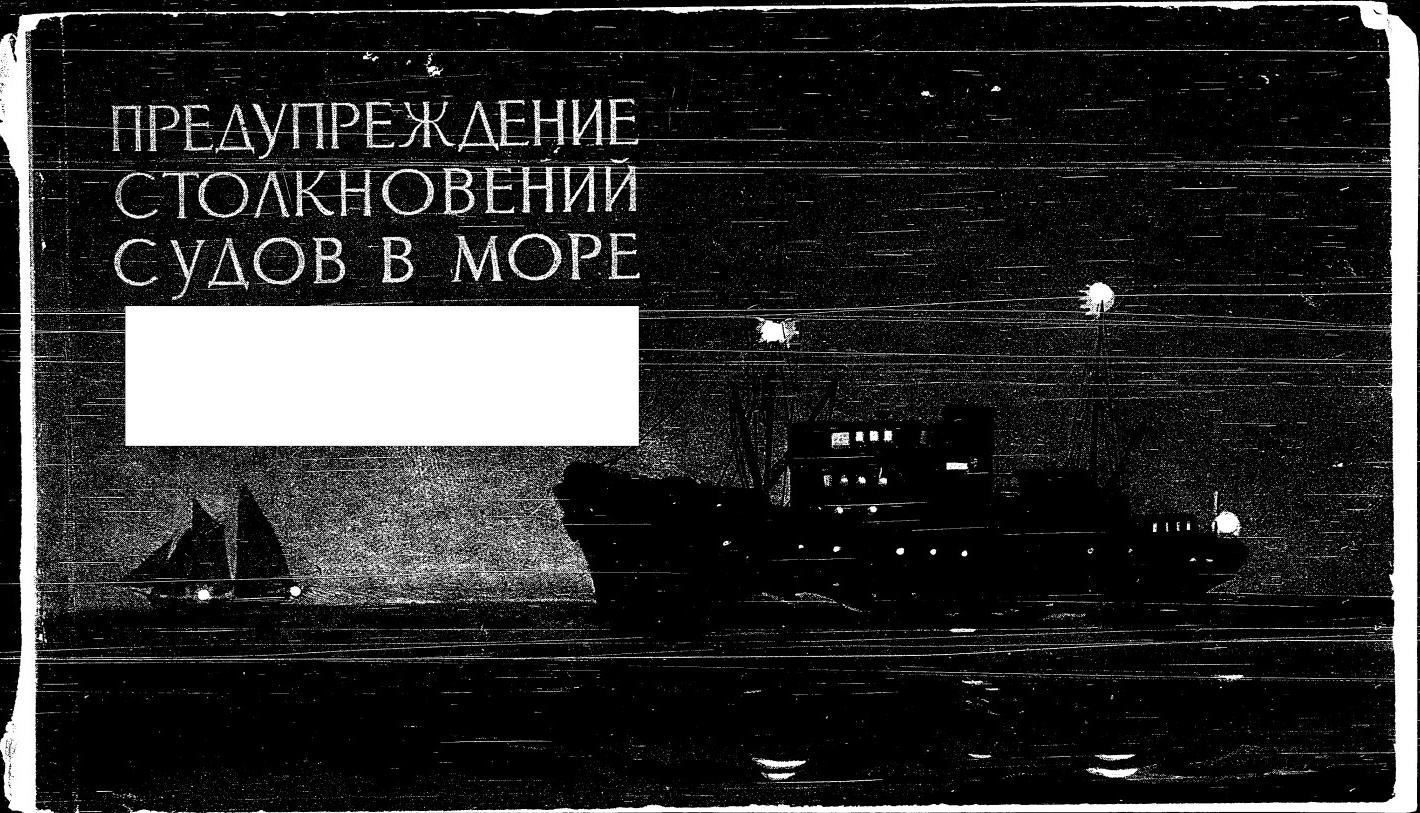


50X1-HUM

Page Denied

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
СТОЛКНОВЕНИЙ
СУДОВ В МОРЯ

50X1-HUM



Ч. А. МИКУЛИНСКИЙ
Е. А. МИКУЛИНСКИЙ
Капитан дальнего плавания

PREVENTION OF
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
COLLISIONS OF SHIPS
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ
AT SEA
В МОРЕ

Правила, иллюстрации и пояснения

Anal (Us) to NA Moscow 168-56 19 Jul 56

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ
Москва — 1955

50X1-HUM

Задачи, поставленные Коммунистической партией и Советским правительством о всеенном развитии водного транспорта, претворяются в жизнь. С каждым годом возрастают перевозки морского транспорта, увеличивается число торговых и рыболовных судов.

Для обеспечения успешной работы морского флота наша страна готовит высококвалифицированных специалистов морского дела, полностью овладевших искусством мореплавания.

Однако в работе морского и рыбного флота имеют еще место аварии судов, наносящие существенный ущерб нашему народному хозяйству. Важнейшей задачей работников морского флота является ликвидация аварийности.

Как показывает анализ, значительное количество аварий происходит вследствие столкновений судов. В большинстве своем столкновения происходят из-за недостаточного знания и понимания «Правил для предупреждения столкновений судов в море» со стороны судоводителей.

Известно, что при полном соблюдении судоводителями «Правил для предупреждения столкновений судов в море» подобного рода аварий можно избежать.

Цель этого труда заключается в том, чтобы облегчить судоводителям и другим работникам морского флота, связанным с судовождением, усвоение, понимание и запоминание Правил, что чрезвычайно важно для безопасного мореплавания.

Чтобы не допускать столкновений судов, приносящих ущерб государству, судоводители должны повседневно изучать Правила, вникать в их смысл и беспрекословно их выполнять в своей практической работе.

ПРАВИЛА

ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ (принятые на Лондонской международной конференции по охране человеческой жизни на море, 1948 г.)

Раздел А. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Правило 1

a) Настоящими Правилами должны руководствоваться все суда и гидросамолеты в открытых морях, соединенных с ними волхом, по которым могут плавать морские суда, за исключением положения, предусмотренного в правиле 30. Когда на гидросамолетах вследствие их особой конструкции невозможно полностью соблюдать требования правил, определяющих использование знаков, надлежит придерживаться этих правил настолько близко, насколько позволяют обстоятельства.

b) Правила относительно огней должны соблюдаться во всякой погоду от захода до восхода солнца, и в течение этого времени нельзя выставлять никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные огни, или ухудшить их видимость.

видимость и отличительные характеристики, или служить помехой для должного наблюдения.

b) В настоящих правилах, когда по контексту не требуется иное обозначение:

(I) слово «судно» включает в себя все виды плавучих средств, кроме гидросамолетов на воде, используемые или могущие быть использованными в качестве средства передвижения по воде;

(II) слово «гидросамолет» включает в себя летающую лодку или другой летательный аппарат, способный маневрировать на воде;

(III) термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой;

(IV) каждое судно с механическим двигателем, приводимое в движение с помощью парусов, а не посредством механической силы, должно рассматриваться как парусное судно, а каждое судно, которое приводится в движение посредством механической силы, находится ли оно под парусами или без них, должно рассматриваться как судно с механическим двигателем;

(V) судно (или гидросамолет) на воде считается «на ходу», если оно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу или не стоит на мели;

(VI) термин «высота над корпусом» означает высоту над самой верхней сплошной палубой;

(VII) длина и ширина судна должны приниматься такие, какие указаны в его судовом свидетельстве;

(VIII) за длину и ширину гидросамолета должны быть приняты соответственно его максимальные длина и размах крыльев, указываемые в документе о его пригодности к полету или определенные измерением в случае отсутствия такого документа;

(IX) слово «видимый» применительно к огням означает видимый в темную ночь при ясной атмосфере;

(X) термин «короткий звук» означает звук длительностью около 1 сек.;

(XI) термин «продолжительный звук» означает звук длительностью от 4 до 6 сек.;

(XII) слово «систок» означает систок или сирену;

(XIII) слово «тоны» означает брутто-регистровые тонны.

Раздел Б. ОГНИ И ЗНАКИ

Правило 2

a) Судно с механическим двигателем, когда оно на ходу, должно нести:

(I) На фок-мачте или впереди фок-мачты, или, если судно без фок-мачты, то в носовой части

судна — яркий белый огонь, так устроенный, чтобы он имел непрерывным светом дугу горизонтальную в 20 радиусов (225°), установленный таким образом, чтобы он может быть видимым по 10 румбам ($112\frac{1}{2}^{\circ}$) с каждого борта судна, т. е. от направления прямо по носу до

2 румбов ($22\frac{1}{2}$) позади траверза с каждого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 5 миль.

(II) Либо впереди, либо сзади белого огня, упомянутого в правиле (I) — второй белый огонь, расположенный с ним по устройству и силе света. Судам, имеющим длину менее 45,75 м (150 фут.), и судам, занятым буксировкой, не требуется нести этот второй белый огонь, если они могут его нести.

(III) Эти два белых огня должны быть расположены в диаметральной плоскости судна таким образом, чтобы один из них был по крайней мере на 4,57 м (15 фут.) позади другого и чтобы второй огонь был впереди первого огня. Горизонтальное расстояние между этими двумя белыми огнями должно быть по крайней мере в три раза больше вертикального расстояния. Нижний из этих двух белых огней или, если имеется только один огонь, то этот огонь должен находиться на высоте над корпусом не менее 6,1 м (20 фут.), а если ширина судна превышает 6,1 м (20 фут.), то на высоте над корпусом не менее этой ширины; однако нет необходимости, чтобы этот огонь находился над корпусом судна более 12,2 м (40 фут.). При всех обстоятельствах огни или огни, в зависимости от того, какой это случай, должны быть установлены таким

образом, чтобы быть отдельно видимыми выше всех других огней и надстроек, препятствующих их видимости.

(IV) На правом борту — зеленый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 10 румбов ($112\frac{1}{2}$), и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}$) назад от его траверза правого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

(V) На левом борту — красный огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 10 румбов ($112\frac{1}{2}$), и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}$) назад от его траверза левого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

(VI) Упомянутые зеленый и красный бортовые огни, расположенные симметрично со стороны борта, выдающиеся по меньшей мере на 91 см (3 фута) вперед от огня так, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другого борта судна через нос.

6) Гидросамолет на ходу в воде должен нести:

(I) На середине передней части на наиболее видном месте — яркий белый огонь, так устроен-

ный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 220°, и так установленный, чтобы освещать с каждой стороны гидросамолета дугу в 110°, а именно: от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза с каждой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 3 миль.

(II) Справа или на конце правого крыла — зеленый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 110°, и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза правой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

(III) Слева или на конце левого крыла — красный огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 110°, и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза левой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

П р а в и л о 3

а) Судно с механическим двигателем, боксирующее или толкающее другое судно или гидросамолет, должно в дополнение к его бортовым огням нести два ярких белых огня вертикально один над другим на

расстоянии друг от друга не менее 1,83 м (6 фут.), а когда на боксире находится более одного судна, оно должно нести один белый огонь, расположенный на 1,83 м (6 фут.) выше или ниже этих огней, если длина боксира, измеренная от кормы боксирующего судна до кормы последнего боксируемого судна или гидросамолета, превышает 183 м (600 фут.). Каждый из этих огней должен быть такого же устройства и силы света, как и белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт как (I), за исключением дополнительного огня, который надлежит нести на высоте не менее чем 4,27 м (14 фут.) над корпусом судна. На судне с одной мачтой такие огни могут быть носимы на мачте.

б) Буксируемое судно или гидросамолет несет один белый огонь, предусмотренный правилом 10, или вместо этого огня небольшой белый огонь, позади дымовой трубы или кормовой мачты, чтобы облегчить управление для боксируемого судна, но этот огонь не должен быть видим впереди траверза. Несение белого огня, предусмотренного правилом 2, пунктом как (I).

в) Гидросамолет на воде, когда он боксирует один или больше гидросамолетов или судов, должен нести огни, предписанные правилом 2, пункт «б» (I, II, III), и в дополнение он должен нести второй белый огонь такого же устройства и силы света, как белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт «б» (I), на одной вертикальной с ним линии, по крайней мере на 1,83 м (6 фут.) выше или ниже этого огня.

Правило 4

а) Судно, лишенное возможности управляться, должно нести на наиболее видном месте, в том числе с механическим двигателем, два ярких и ярко-красных огня, предусмотренных правилом 2, пункт «а» (I и II), два красных огня, расположенных вертикально один над другим, на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга, и такого устройства и силы света, чтобы они были видимы вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

б) Судно должно нести на наиболее видном месте два черных шара или подобных им предметов диаметром не менее 61 см (2 фута), расположенных вертикально один над другим; расстояние между ними должно быть не менее 1,83 м (6 фут.).

в) Гидросамолет на воде, лишенное возможности управляться, может нести на наиболее видном месте два красных огня, расположенные вертикально один над другим, на расстоянии не менее 91 см (3 фута) друг от друга, и такого устройства и силы света, чтобы они были видимы вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, а днем он может нести на наиболее видном месте два черных шара или подобных им предметов диаметром не менее 122 см (4 фута), расположенных вертикально один над другим; расстояние между ними должно быть не менее 91 см (3 фута).

г) Судно, занятное прокладкой, подъемом подводного кабеля, постановкой или снятием навигационного знака, или судно, занятное гидрографиче-

скими или подводными работами, когда по характеру выполняемых работ они не могут уступить дорогу приближающимся судам, должно нести вместо огней, предусмотренных правилом 2, пункт «а» (I и II), три огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний огонь белым, и все они должны иметь такое устройство и силу света, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль. Днем такое судно должно нести на наиболее видном месте три ярких гидросамолета, расположенных вертикально один над другим. (Однако судно, имеющее расположенные вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга, причем верхний и нижний из этих знаков должны иметь шаровидную форму и быть красного цвета, а средний должен иметь форму ромба и быть белого цвета.)

Суда, имеющие огни, упомянутые в настоящем пункте, если они не имеют хода, не должны нести цветных бортовых огней, но если они имеют ход, то они должны нести их.

д) Огни и знаки, требуемые согласно настоящему правилу, должны приниматься другими судами и гидросамолетами, если они издали эти огни и знаки (или гидросигналы), показанные ими, лиенно возможностью управляться и не может поэтому уступить дорогу.

е) Эти сигналы не означают, однако, что судно терпит бедствие и требует помощи. Такого рода сигналы приведены в правиле 31.

Правило 5

а) Парусное судно на ходу и любое судно или гидросамолет на бакшне должны нести те же огни, какие предписаны правилом 2 для судна с механическим двигателем или гидросамолета на ходу соответственно, за исключением упомянутых там белых огней, которых они никогда не должны нести. Они также должны нести зеленый огонь, предусмотренный правилом 10, а суда буксирующие, за исключением последнего судна в караване, могут нести вместо упомянутого кортомового огня небольшой белый огонь, как это предусмотрено правилом 3, пункт «б».

б) Толкаемое вперед судно должно нести на переднем конце на правой стороне зеленый огонь и на левой стороне красный огонь, которые должны иметь те же характеристики, что и зеленый и красный огни в правиле 2, пункт «а» (IV и V), и иметь ограничение в виде юрты, как это предусматривается в правиле 2, пункт «а» (VI); при этом должно соблюдаться условие, чтобы на любом количестве толкаемых в группе судов огни были выставлены, как на одном судне.

Правило 6

а) На малых судах, когда из-за плохой погоды или по какой-либо другой существенной причине невозможно укрепить зеленый и красный бортовые огни, эти огни надлежит иметь под руками зажженными и готовыми к немедленному употреблению, а

при приближении других судов или при подходе к ним они должны быть выставлены на соответствующих сторонах заблаговременно, для предупреждения столкновения, таким образом, чтобы они были видны с левой стороны, а красный — с правой и чтобы во мере возможности они не были видны далее 2 румбов ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) позади траектории соответствующего борта.

б) Чтобы употребление этих переносных огней было возможно, суда должны иметь форшки, которых они заменены должны быть окраиной, окраинами в цвета, соответствующие цвету огней, и сложены надлежащими щитами.

Правило 7

Суда с механическим двигателем менее 40 т суда менее 20 т, идущие на веслах или под парусами, а также гребные шлюпки, когда они на ходу, не обязаны нести огни, упомянутые в правиле 2, но если эти суда не несут их, они должны быть снабжены следующими огнями:

а) Суда с механическим двигателем менее 40 т, с исключением предусмотренных в пункте «б», должны нести:

(1) В носовой части судна на наиболее видном месте и на высоте над палубиной не менее 2,75 м (9 фут.) яркий белый огонь, устроенный и установленный так, как предписано

правилом 2, пункт «а» (I), и такой силы света, чтобы он был виден на расстоянии не менее 3 миль.

(II) Зеленые и красные бортовые огни, установленные так, как это предписано правилом 2, пункт «а», должны быть видны на расстоянии не менее 1 мили, или комбинированный фонарь, показывающий зеленый и красный огни, начиная от направления прямо на носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) позади трапеции на их соответствующие стороны. Такой фонарь следует нести ниже белого огня не менее чем на 0,5 м (1 фут).

б) Небольшие суда с механическим двигателем, подобным тем, которые имеются на морских судах, могут носить белый огонь на высоте менее 2,75 м (9 фут.) над палубиром, но его следует нести выше бортовых огней или комбинированного фонаря, упомянутого в пункте «а» (II) настоящего правила.

в) Суда, менее 20 т, излишне не вспахах или под парусами, за исключением предусмотренного пунктом «г», должны нести на бортовых спрей-стакселях и на наиболее видном месте фонаря, показывающий зеленый огонь с левого борта и красный огнь с другого такой силы света, чтобы быть видимыми на расстоянии не менее 1 мили, и так установленный, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь — с правого борта. Если невозможно уста-

новить этот огонь, он должен держаться наготове для немедленного применения и выставляться заблаговременно для предупреждения столкновения, таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь — с правого борта.

г) Небольшие гребные шлюпки, излишне на вспахах или под парусами, должны иметь готовым под руками только переносной электрический фонарник или зажженный фонарь с белым огнем, который должен зажигаться и выставляться для предупреждения столкновения.

д) На судах и шлюпках, упомянутых в настоящем правиле, необходимо нести огни и знаки, предписанные правилом 4, пункт «а», и правилом 11, пункт «д».

Правило 8

- а) Лоцманские парусные суда, находящиеся на своей станции при исполнении своих лоцманских обязанностей, и если они не несут якорь на том же месте, что и судно, уступающее для других судов, но должны иметь белый огонь на топе мачты, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и, кроме того, показывать язычки или вспышки через короткие промежутки времени, никогда не превышающие десяти минут.
- б) На близких подходах к другим судам или приближении других судов они должны иметь зажженными и в готовности бортовые огни,

которые они должны показывать через короткие промежутки времени для того, чтобы указать направление своего пути, но против так, чтобы зеленый огонь не показывался на левом борту, а красный — на правом борту.

(III) Лоцманское парусное судно такого класса,

что ему необходимо подходить борт о борт к судну для передачи на него лоцмана, может показывать белый огонь на топе мачты, чтобы нести его на топе мачты, и может также вместе с вышеупомянутых бортовых огней иметь под рукой в готовности фонарь с зеленым стеклом с одной стороны и с красным — с другой для использования, как предписано выше.

б) Лоцманское судно с механическим двигателем, находящееся на своей станции при исполнении своих лоцманских обязанностей, и когда это не на якоре, должно, кроме огней и язычков, установленных для лоцманских парусных судов, нести на расстоянии 2,4 м (8 фут.) ниже белого огня на топе мачты красные огни, видимые по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, а также бортовые огни, которые должны быть видны с левого борта и на наиболее видном месте фонаря, прерывистый белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту, может быть использован вместо язычков.

в) Все лоцманские суда, стояние на якоре на своих станциях при исполнении своих лоцманских обязанностей, должны нести огни и показывать вспышки, предписанные в пунктах «а» и «б», за исключением бортовых огней, которые не должны выставляться. Они должны также нести якорный огонь или якорь, как это предписано правилом II.

г) Все лоцманские суда, стоят ли они на якоре или нет, должны, если они не находятся на своих станциях при исполнении лоцманских обязанностей, нести такие же огни, какие несет суда их класса и тоннажа.

Правило 9

а) Рыболовные суда, не занятые рыбной ловлей, должны показывать белый огонь на топе мачты для подобных им по тоннажу судов. Во время рыбной ловли они должны показывать только огни или знаки, предписанные этим правилом, причем их огни или знаки, за исключением особо предусмотренных случаев, должны быть видимы на расстоянии не менее 2 миль.

б) Суда, занятые ловлей рыбы крючковыми (буксирными) снастями, должны показывать только огни, предписанные соответственно для судна с механическим двигателем или для парусного судна на ходу.

в) Суда, занятые рыбной ловлей сетями или ярусами, должны показывать якорный огонь и короткие (буксирные) снасти, простирающиеся от судна по горизонтали в море не более 153 м (500 фут.), должны показывать на самом видном месте один белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту,

в дополнение к этому при подходе к другому судну или при приближении другого судна показывать второй белый огонь ниже первого огня не менее чем на 1,83 м (6 фут.) и отстоять от него по горизонтали не менее чем на 3,05 м (10 фут.) [на малых беспалубных щипцах], 1,83 м (6 фут.)] в направлении места крепления выметанных снастей.

Днем такие суда должны указывать на род своих занятий выставлением корзины на самом видном месте; если они, стоя на якоре, имеют вымечтанные снасти, то при подходе других судов они должны показывать тот же сигнал в направлении от якорного места.

(4) Суда, занятые рыбной ловлей сетями или ярусными крючковыми снастями, исключая крючковые (буксировочные) снасти, простирающимися от судна в море на горизонтали более чем на 153 м (500 футов), должны нанести на бортовую окантовку судна, тянувшуюся от кормы до носа, распознаваемых вертикальным (трапециевидным) расстоянием не менее 91 см (3 фута) друг от друга и так, чтобы были видимыми вокруг по всему горизонту. Когда такие суда имеют ход, они должны показывать наружение цветные бордовые флаги, когда они не имеются, — на палубе, чтобы не извращать. Каждый день должны выставлять корму на передней части судна как можно ближе к форштевню и не менее 3,05 м (10 футов), над поручинами и дополнительно, на самом видном месте, один черный конусообразный знак вершиной вперед. Если они стоят на якоре с вы-

должны показывать корзину в направлении от якорного шара в сторсну сетей или снастей.

(I) Если они с механическим двигателем, то должны нести на том же месте, где и белья

огонь, упомянутый в правиле 2, пункт «а» (І) трехцветный фонарь, установленный и установленный так, чтобы показывать белый свет от низа до верха, а зеленый свет от 9 до 9 рублей (22½°), а также зеленый свет от 9 до 9 рублей (22½°); красный фонарь, бордовый фонарь, а также красный огонь от двух рубмов (22½°) с каймой золотого борта до 2 рубмов (22½°) позади тела, впереди правого и левого борта, соответственно; но не менее 1,83 м (6 фут.) и не более 3,65 (12 фут.) выше конца борта огненного змея, отведенного вправо, и установленный, чтобы он светил ярким, однобоким и непрерывным светом вокруг по всему горизонту. Они также должны нести коровью голову, описанную

(II) Если они парусные, то должны нести белый огонь в фонаре, так устроенным, чтобы светить ярким, однообразным и непрерывным светом вокруг по всему горизонту, а также при подходе других судов или приближении к ним подразумевать на самом видном месте вспышку белого огня заблаговременно, чтобы предотвратить столкновение.

(III) Днем каждое из вышеперечисленных судов должно выставлять на самом видном месте корзину.

е) в дополнение к огням, которые требуется выставлять согласно этому правилу, суда, занятые ловлей рыбы, могут, если требуется привлечь внимание приближающихся судов, показывать огонь вспышками. Они могут также использовать промысловый огонь.

ж.) Каждое судно, занятное ловлей рыбы, стоит на якоре, должно показывать огни или знаки, описанные в правилах 11, пункты «а», «б» или «в», при приближении другого судна или судов показывать дополнительный белый огонь не менее чем на 1,83 м (6 футов) ниже переднего якорного огня и на расстоянии от него не менее 3,05 м (10 футов), по горизонтали в сторону

3). Если судно во время рыбной ловли остановится вследствие того, что его рыболовная снасть зацепится за скалу или другое препятствие, она должна в дневное время спустить корзину, требуемую пунктом *там* «в», «г» и «д», и показывать сигналы, описанные в правилах 11, пункт «Б». Ночью она должна показывать огоньки или огни, описанные в правиле 11, пункты «а» и «б». Во время тумана, мistsа, облаков или нового ливня или при других обстоятельствах, оно должно подавать звуковой сигнал, предписаный правилом 10, пунктами «а», «б», «в», «г» и «д». Этот сигнал должен быть слышен на расстоянии не менее 2 км.

употребляться при хорошей видимости в случае приближения другого судна.

мана для рыболовных судов см. правило 15, пункт «в» (IX).

Правило 10

а) Судно на ходу должно нести на своей корме белый огненный, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 12 румбов (135°), и так установленный, чтобы светить по 6 румбов ($67\frac{1}{2}^{\circ}$) от направления прямо по корме на каждый борт судна, и такой силы света, чтобы быть видимым

борт судна, и такой света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль. Такой огонь надлежит нести по возможности на уровне бортовых огней.

П р и м е ч а н и е . Для буксирующих и буксируемых судов см. правило 3, пункт «б» и правило 5.

б) На малых судах, когда из-за плохой погоды

или других существенных причин невозможно установить этот огонь, следует иметь под рукой готовым к употреблению переносный электрический фонарь или зажименный фонарь и заблаговременно показывать его при приближении догоняющего судна, чтобы предупредить опасность.

в) Гидросамолет на воде, когда он на ходу, должен нести на хвостовой части белый огнь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 140° , и так установленный, чтобы светить по 70° от направления прямо назад на каждую из сторон гидросамолета, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

Правило 11

а) Судно длиной менее 45,75 м (150 фут.), стоя на якоре, должно нести на носовой части на высоте не менее 6,1 м (20 фут.) над корпусом судна одинаково яркий, однотонный и непрерывный свет его был видим вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

б) Судно длиной в 45,75 м (150 фут.) и более, стоя на якоре, должно нести на носовой своей части на высоте не менее 6,1 м (20 фут.) над корпусом судна одинаково яркий, однотонный и непрерывный свет его был видим вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 4,57 м (15 фут.). Оба эти огня должны быть видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.

в) От восхода до захода солнца каждое судно, стоящее на якоре, должно держать на передней части судна на самом видном месте один черный шар диаметром не менее 61 см (2 фута).

г) Судно, занятое прокладкой или поднятием подводного кабеля, постановкой или съемкой навигационных знаков, судно, занятое залывкой, отсыпкой или поливкой рабочими, когда оно стоит на якоре, должно нести огни или знаки, предписанные правилом 4, пункт «к», в дополнение к тем, которые предписаны для соответствующими предшествующими пунктами настоящего правила.

д) Судно, стоящее на мели, должно держать начальную огонь или огни, установленные в пунктах «а» или «б», и два красных огня, предписанных правилом 4, пункт «к». Днем оно должно держать на самом видном месте белый огонь в фонаре, так устроенным, чтобы яркий, однотонный и непрерывный свет его был видим вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

е) Гидросамолет на воде длиной менее 45,75 м (150 фут.), стоя на якоре, должен держать на самом видном месте белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

ж) Гидросамолет на воде длиной 45,75 м (150 фут.) и более, стоя на якоре, должен держать на самом видном месте белый огонь спереди и белый огонь сзади, а также белый огонь, видимый по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и дополнительный, если размах крыльев гидросамолета более 45,75 м (150 фут.), белый огонь на каждой стороне для указания наибольшего размаха крыльев и видимый, насколько это возможно, вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.

з) Каждое судно, стоящее на мели, должно держать яркий огонь или огни, предписанные пунктами «а» и «б», и дополнительные может нести два красных огня, расположенные пертикально один над другим на расстоянии 91 см (3 фута) друг от друга и так установленных, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту.

Правило 12

Каждое судно (или гидросамолет) на воде при необходимости привлечь к себе внимание может в дополнение к огням, которым оно должно нести согласно настоящим Правилам, издавать всичинский звук, маневровые звуки, или повторять другой действенный звуковой сигнал, но такой, который не мог бы быть по ошибке принят за один из сигналов, установленных настоящими Правилами.

Правило 13

а) Ничто в настоящих Правилах не может препятствовать действию любых особых правил, установленных правительством любой страны относительно огней, звуков, сигналов и других видимых или слышимых знаков для военных кораблей, для судов, находящихся в конвойе, или для гидросамолетов на воде; или к установленным опознавательным сигналам, применяемых судовладельцами, если они утверждены их соответствующими правительствами и должным образом зарегистрированы и опубликованы.

б) Каждое судно, имеющее гидросамолетное правительство, решит, что военно-морской корабль или какое-либо другое военное судно или гидросамолет по своей конструкции или назначению не может выполнять полностью какое-либо из требований этих Правил в отношении числа, положения, дальности и сектора видимости огней или знаков без препятствия военным функциям судна или гидросамолета,

то такое судно (или гидросамолет) должно выполнять такие же требования в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, какие по решению его правительства являются наиболее близкими к настоящим правилам в отношении данного судна или гидросамолета.

Правило 14

Судно, идущее под парусами и в то же время приводимое в движение механическим двигателем, должно нести на воде длиной 20 м и больше на наиболее видном месте белый огонь, видимый по всему горизонту на расстоянии не менее 61 см (2 фута).

Правило 15

а) Судно с механическим двигателем должно быть снабжено хорошим свистком, приводимым в действие парами или каким-либо заменителем пары и подвижной частью, способной издавать звук, не имеющий распространения звука, и достаточно сильным туманным горном, приводимым в действие механическим способом, а также хорошим колоколом. Парусное судно в 20 м и больше должно быть снабжено подобным туманным горном и колоколом.

б) Все сигналы, предписанные этими правилами для судов на ходу, должны подаваться:

(1) судами с механическим двигателем — свистком;

(II) парусными судами — туманным горном;
(III) буксируемыми судами — свистком или туттуком.

в) Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ветра или при любых других подобных условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, сигналы, предписанные этим правилом, должны применяться следующим образом:

(I) Судно с механическим двигателем, имеющее ход, должно подавать через промежутки не более 2 мин. один продолжительный звук.

(II) Судно с механическим двигателем, не имеющее хода, должно подавать через промежутки не более 2 мин. два проположительных звука с промежутком между ними около 1 сек.

(III) Парусное судно на ходу должно подавать через промежутки не более 1 мин.: когда оно на правом галсе, — один звук; когда на левом галсе, — последовательно два звука, а при ветре позади траперза — последовательно три звука.

(IV) Судно, стоящее на якоре, должно через промежутки не более 1 мин. упаковано эхонить в течение 5 сек. На судах более 106,75 м (350 фут.) длиной належит эхонить в колокол на носовой части судна и дополнительно на кормовой части

судна через промежутки не более 1 мин. надлежит подавать гонгом или другим инструментом в течение 5 сек. сигнал, тон и звучание которого должны быть одинаковы со звуком колокола. Каждое судно, стоящее на якоре, может дополнительно в соответствии с правилом 12, подавать последовательно три звука, а именно: один короткий, один продолжительный и один короткий, для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и возможности столкновения.

(V) Судно с буксиром, судно, эхоняющее прокладкой или погребальной линией, кабелем, стационарной или съемной навигационного знака, а также судно на ходу, которое не в состоянии уступить дорогу приближающемуся судну, потому что не может управляться или маневрировать, как это требуется настоящими Правилами, должно вместе сигналами, прописанных в подпункте (I), (II), (III) подавать через промежутки не более 1 мин. три последовательных звука, а именно: один продолжительный и вслед два коротких звука.

(VI) Буксируемое судно, а если буксируется большее одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 1 мин. подавать четыре последовательных звука, а именно: один про-

должительный и за ним три коротких. По возможности этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

(VII) Судно, стоящее на мели, должно подавать сигнал, предписанный в подпункте (IV), и дополнительно должно делать три отдельных и ясных удара в колокол непосредственно перед и после каждого такого сигнала.

(VIII) Судно менее 20 м, гребная шлюпка или гидросамолет на воде не обязаны подавать вышеупомянутые сигналы, но если они их не подают, они должны подавать другой подводный звуковой сигнал через промежутки не более 1 мин.

(IX) Судно, занятное рыбной ловлей, если оно 20 м и больше, должно через промежутки не более 1 мин. подавать один звук, а вслед за ним звонить в колокол; или вместо этих сигналов оно может подавать звук, состоящий из серии нескольких различных нот высокого и низкого тона.

Правило 16
Скорость судна должна быть умеренной во время тумана и т. п.

а) Каждое судно или гидросамолет, когда он рулит по воде во время тумана, мглы, снегопада или сильного ветра или при любых других подобных условиях, ограничивающих видимость, должно идти с умеренным ходом, тщательно сообразуясь с существующими обстоятельствами и условиями плавания.

б) Судно с механическим двигателем, усыпав, повидимому,перед своего трапера туманным сигнал другого судна, положение которого не определено, должно немедленно в данном случае позировать обстоятельства, засмотреть свои машины и затем или с осторожностью, пока не минует опасность столкновения.

Раздел В. ПРАВИЛА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СУДАМИ

Предварительные замечания

1. При толковании и применении этих Правил любое предпринятое действие должно быть уверен- ным, своевременным и соответствовать хорошей мор- ской практике.

2. Опасность столкновения может, если позволяют обстоятельства, быть обнаружена тщательным наблюдением за пеленгом приближающегося судна. Если пеленг заметно не изменяется, то очевидно, что существует возможность столкновения.

существует возможность столкновения.

3. Мореплаватели должны иметь в виду, что гидросамолеты во время посадки или взлета или действующие при неблагоприятных условиях погоды могут оказаться не в состоянии изменить в последний момент траекторию их полета.

Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, одно из них должно уступить дорогу другому полным ветром, должно уступить

а) Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему круто к ветру.

б) Судно, идущее круто к ветру левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему круто к ветру правым галсом.

в) Когда оба судна идут полным ветром, но раз-

в) Когда оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, дол-

10

жно уступить дорогу судну, идущему правым галсом.
г) Когда оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром.

д) Судно, идущее по ветру, должно уступить

дорогу другому судну.

а) Когда два судна с механическими двигателями идут прямо или почти прямо друг на друга таким образом, что возникает опасность столкновения каждое из них должно изменить свой курс вправо

каждое из них должно изменить свой курс вправо так, чтобы каждое судно могло пройти одно другого по левому борту. Настоящее правило применяется лишь в тех случаях, когда суда идут прымы или почти прямо навстречу одному другому и существует опасность столкновения, но оно не применяется

вует опасность столкновения, но оно не применяется к двум судам, которые, продолжая идти своими курсами, могут свободно пройти одно мимо другого. Это правило применяется лишь в тех случаях, когда каждое из двух судов идет прямо или почти прямо

навстречу другому; другими словами: в случаях, когда днем каждое судно видит мачты другого судна в створе или почти в створе со своими, а ночью — в случаях, когда каждое судно находится в таком положении, что видит оба бортовых огня другого. Этим

правило не относится к случаюм, когда однно судно видит впереди себя другое, пересекающее его курс; или иначе к случаюм, когда красный огонь одного судна обращен к красному огню другого или зеленый огонь одного судна обращен к зеленому огню другого, или когда красный огонь одного судна красного цвета, без зелени, или зеленый без красного огня, или же когда оба — зеленый и красный — огни встанчего судна видны глубоко в стороне.

огни встречного судна видны где-либо в стороне, а не впереди по курсу.

6) В отношении этого правила и правил от 19 до 29 включительно, за исключением правила 20, пункта «б», гидросамолет на воде должен считаться судном, и выражение «судно с механическим двигателем» должно соответственно толковаться.

Правила 19

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, судно, которое видит другое на своей правой стороне, должно устремить другое судно.

но уступить дорогу другому судну.

П р и в о л 20

б) Всякий гидросамолет на воде, насколько возможно, должен держаться в стороне от всяких судов и не препятствовать их плаванию. Однако при условиях, где существует опасность столкновения, гидросамолет должен выполнять эти правила.

Правило 21

Когда согласно любому из этих правил одно из трех чисел, помимо нуля и единицы, то это

два судна должно уступить дорогу другому, то это другое должно идти прежним курсом и с той же скоростью. Если это последнее окажется вследствие какой-либо причины настолько близко к первому, что

столкновение невозможно предотвратить действиями одного уступающего дорогу судна, то оно также должно предпринять действия, которые наилучшим образом помогут избежать столкновения (см. правила 27 и 29).

Каждое судно, которое по настоящим правилам обязано уступить дорогу другому судну, должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

П р а в и л о 2 3

Правило 24

а) Каковы бы ни были предписания, содержащиеся в этих Правилах, каждое судно, обгоняющее другое, должно уступать путь первому из них судну.

б) Каждое судно, подошедшее к другому с направлением более 2 рублей ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади гравера последнего, т. е. находящееся в таком положении относительно логотипа судна, что носы с него невозможно видеть ни один из бортовых огней этого судна, должно считаться обгоняющим судном; никакое последующее затухание изменений в относительном положении этого судна не может доказать, что по смыслу настоящих Правил обгоняющее судно за судно, идущее на пересечении курса, или снять с него обязанности сорониться с путем обгоняемого судна до тех пор, пока последнее не будет окончательно проидено и оставлено позади.

в) Если обгоняющее судно не может достаточно уступить путь первому из трех или больше судов, находящихся впереди, то оно должно синтезировать обгоняющим и уступать дорогу другому судну.

Правило 25

При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновения и на все особые обстоятельства, в том числе на недостатки самого плавучего средства, при которых вынужденно необходимо сократить отставление от указанных выше Правил для избежания немедленной опасности.

б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем приближается к изгибу канала, за которым другое судно с механическим двигателем, подошедшее с противоположного направления, не может быть видимым, такое судно, подойдя на расстояние полуими к изгибу, должно дать сигнал свистком в виде одного продолжительного звука, на который любой, прибывающий на судно с противоположной стороны, находящееся в пределах слышимости за изгибом, должен ответить подобным же сигналом. Независимо от того, услышан ли сигнал судна, приближающегося к изгибу от его другой стороны, такой изгиб надлежит обходить с внимательностью и осторожностью.

Правило 26

Все суда на ходу, не занятые рыбной ловлей, должны уступать дорогу всем судам, занятим ловлей рыбы сетями, крючковыми снастями или газами. Это правило не дает права никакому судну, занятому рыбной ловлей, заграждать фарватер, используемый другими судами, кроме рыболовных.

Правило 27

При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновения и на все особые обстоятельства, в том числе на недостатки самого плавучего средства, при которых вынужденно необходимо сократить отставление от указанных выше Правил для избежания немедленной опасности.

Раздел Г. РАЗНОЕ**Правило 28**

а) Когда суда находятся на виду друг у друга, то судо с механическим двигателем на ходу, лежащим на какой-либо курсе, определяемый или требуемый настоящими Правилами, должно указывать изменение курса сигналами, подаваемыми свистком следующим образом:

один короткий звук означает: «Я измению свой курс вправо»;
два коротких звука означают: «Я измению свой курс влево»;

три коротких звука означают: «Моя машины работают на задний ход».

б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем, которое согласно этим правилам, должно придерживаться своего курса и скорости, находится на виду другого судна, движущегося на ходу, а впереди других судов принимаются достаточные действия для предотвращения столкновения, оно может показать это подачей свистков по меньшей мере пяти коротких и частых звуков. Подача такого сигнала не освобождает судно от обязанностей согласно правилам 27 и 28, какому-либо другому правилу, или от его права уходить на зону действия, предусмотренные согласно настоящим Правилам, подачей соответствующих звуковых сигналов, изложенных в этом Правиле.

в) Ничто в настоящих Правилах не может служить препятствием к действию каких-либо особых правил, установленных правительством любой страны относительно применения дополнительных сигналов, подаваемых свистками для военных кораблей или судов, плавающих в конве.

Правило 29

Ничто в настоящих Правилах не может избавить ни судно, ни его экипажа, ни капитана или экипажа его от ответственности за последствия, могущие произойти от улучшения относительно несения огней или сигналов, или от небрежного наблюдения, или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соединение которой требует обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

Правило 30

Право издания особых правил для портов и внутренних плаваний

Ничто в настоящих Правилах не может служить препятствием к действию особых правил, которые могут быть установлены местными властями относительно плавания в любых портах, рейах, озерах или внутренних водах, включая районы, предназначенные для гидросамолетов.

Правило 31

Сигналы бедствия

Если судно или гидросамолет на воде терпит бедствие и требует помощи от других судов или с берега, то следует пользоваться следующими сигналами, позволяющими одновременно или порознь, а именно:

а) Пущенные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками 1 мин.

б) Непрерывный звук любого аппарата, предназначенному для подачи гуманитного сигнала.

в) Ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодинокие через короткие промежутки времени.

г) Сигнал, производимый по радиотелеграфу или по любой другой сигнализационной системе, состоящий из сочетаний по азбуке Морзе.

д) Сигнал по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова «Мэйдэй».

е) Сигнал бедствия по Международному кодексу спасения моряческой буквой «АК» («НН»).

ж) Сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над или под ним шаром или чем-либо, похожим на шар.

а) Пламя на судне (как, например, от горящей смоленной бочки, мазутной бочки и т. п.).

и) Красный свет ракеты с парашютом.

Запрещается производить любого из вышеуказанных сигналов кроме как для целей указания на то, что судно или гидросамолет терпит бедствие, и использовать любых сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеуказанных сигналов.

Причечание. Для судов, терпящих бедствие, предусмотрены радиосигналы, предназначенные для приемления в дальнем автоматического сигнала тревоги на других судах и обмена сообщениями о бедствии, а также для приема сообщений о бедствии. Сигнал состоит из серии по двадцати тире, посылаемых в течение 1 мин; продолжительность каждого тира 4 сек., а продолжительность интервала между двумя последовательными тире 1 сек.

Правило 32

Все команды рулевому должны подаваться в следующем значении: право руля или право — означает «перекладывать перо руля на правый борт», лево

ж) Сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над или под ним шаром или чем-либо, похожим на шар.

КРАТКИЕ ПОЯСНЕНИЯ

К «ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ»

С развитием судоходства и появлением флота у ряда морских держав безопасность мореплавания в отношении столкновений судов стала регулироваться каждым государством в отдельности, хотя это обычно достигалось принятием разными государствами одного и того же свода правил.

Первый общий свод правил о предотвращении столкновений судов в море был опубликован в Англии в 1840 году.

В связи с тем, что отношения между различными странами вели к усилению судоходства, к увеличению количества судов на морских путях, связывающих эти страны. Это обстоятельство, в свою очередь, вынуждало необходимости создания единных правил, обеспечивающих безопасность мореплавания в международном масштабе.

В связи с этим в 1859 году в Вашингтоне состоя-

лась международная морская конференция, на которой применявшимися до того времени английские правила предотвращения столкновений судов были признаны как международный закон. Затем в 1910 году они снова подвергались пересмотру на международной конференции в Брюсселе, где в них также были внесены существенные поправки и дополнения.

И, наконец, на международной конференции по «Охране человеческой жизни на море», состоявшейся в Лондоне в 1911 году, «Правила для предупреждения столкновений судов в море» были еще раз пересмотрены, значительно улучшены и дополнены с учетом увеличения размеров судов и их скоростей.

Новые «Правила для предупреждения столкновений судов в море» принятые многими морскими державами, в том числе и Советским Союзом.

С 1 января 1954 года они вступили в силу и ста-

ли обязательным законом для моряков всех стран, правительства которых подписали конвенцию или присоединились к ней.

Для предотвращения столкновений судов, часто влекущих за собой тяжелые последствия: потерю судна, гибель экипажа, потерю грузов, судоводители должны хорошо знать и строго соблюдать все требования «Правил для предупреждения столкновений судов в море». Ошибочное толкование и применение правил часто приводят к столкновению.

Цель настоящей работы заключается в том, чтобы облегчить запоминание правил и понимание их содержания.

При применении ППСС судоводители должны помнить:

1. «Правила для предупреждения столкновений судов в море» являются не рекомендациями, а обязательным законом.

2. Требования ППСС должны выполняться без промедления. Долгое раздумье и медлительность при исполнении правил превышайно опасны.

3. Правила относятся в равной степени ко всем судам, независимо от флага, владельца (государство или частное лицо), характера выполняемой работы, размера, скорости и степени оснащенности новейшими техническими приборами, в том числе и радиолокаторами.

4. ППСС применяются как в открытых морях, так и соединенных с ними водах, за исключением внутренних вод того или иного государства, где мо-

гут устанавливаться особые местные правила. С пересечением границы действия местных правил исполнение ППСС становится обязательным. Следует иметь в виду, что некоторые правила ППСС не являются общими ППСС, которые применительно к местным условиям несколько изменяются и дополняются.

5. При плавании в открытом море не следует без надобности допускать сближение судов настолько, чтобы затем прибегать к применению правил.

Смысл ППСС требует от судоводителей не только принятия необходимых мер для избежания неизвестного столкновения, но и для недопущения опасных рисков столкновения.

В ППСС, начиная с правила 2 и по правило 14,

говорится об огнях и знаках, которые несут или выставляют суда и гидросамолеты на воде.

По этим огням и знакам судоводителистанавливают состояние и положение приближающихся судов, расположение и т. д., и уже на основании второй части Правил, т. е. «Правила для управления судами», принимают необходимые меры для избежания столкновения.

Поэтому понятно, насколько важно, чтобы суда и гидросамолеты несли и выставляли именно такие огни и знаки, какими они должны быть для предупреждения столкновения судов в море.

В правилах 1, пунктах «б», сказано, что правила относительно огней должны соблюдаться во всяком порядке захода до восхода солнца. Это значит, что если даже будет светло после захода или перед вос-

ходом солнца, как это бывает в больших широтах, все равно огни необходимо зажигать в момент захода и гасить их в момент восхода солнца.

Судовые огни должны быть всегда в исправном состоянии и установлены на соответствующих местах.

Необходимо тщательно следить за тем, чтобы судовые огни, предписываемые ППСС, ничем не затенялись и не загораживались.

Огни для судов, стоящих на якоре, должны выставляться в соответствии с требованиями ППСС и в тех случаях, когда суда стоят на якоре, как другие огни, как, например, освещение палуб на парусном яхтсирском судне, огни, устанавливаемые на мачтах для освещения палуб на грузовых судах, так как эти огни не могут являться для приближающегося судна надежданием предупреждением.

Суда, зашвартованное у причала, особенно в судоходной части реки или порта, обязано выставлять якорные огни.

На буксируемом судне, даже если оно без команды, также должно быть надлежащие огни. Полную ответственность за это несет буксирующее судно. Если же на буксируемом судне имеется команда, то ответственность за это судно, так как судно ложится как на него, так и на буксируемое судно.

Всегда необходимо помнить, что в случае столкновения всяческое упущенное в выполнении требований огнях влечет за собой ответственность судна,

как: «умеренная скорость», «хороший свисток», «вспышка», «наблюдение», «общичная морская практика», «способность столкновения», «положение, которое определено» и др. Все эти выражения имеют общее понятие и в Правилах конкретно не определены.

Однако многолетняя судебная и арбитражная практика при рассмотрении дел о столкновениях с достаточной точностью определила смысл и значение таких выражений. В настоящее время при разработке ППСС эти выражения не определены и имеют вполне определенную трактовку. Некоторые из них как наиболее существенные приводятся ниже.

1. «Умеренная скорость» при плавании в тумане. «Умеренная скорость» в соответствии с требованием правила 16 означает такую скорость, при которой судно будет иметь возможность полностью остановиться в пределах половины видимости перед собой.

Во время очень густого тумана, когда нет или почти нет никакой видимости, судно должно проплыть с такой скоростью, которая необходима только лишь для управляемости судна.

Судну, застигнутому густым туманом в районе близости к якорю или судну, рекомендуется, насколько это практика позволяет, стать на якорь, выбрав якорную стоянку с южной стороны от фарватера.

Общее же значение судна при плавании в ту-

мане зависит от условий и обстоятельств данного конкретного случая и всегда должна быть такой, чтобы у судна имела возможность, отработав машиной на задний ход, полностью остановиться до столкновения с любым судном, замеченным в тумане.

Требование правила 16 в отношении умеренного хода распространяется как на суда с механическими двигателями, так и на парусные суда.

Наличие на судне радиолокационной установки не даёт права судоводителю отходить от требований правил 15 и 16, а также от ответственности за столкновение. Радиолокатор, безусловно, оказывает существенную помощь в судовождении, особенно при плавании в тумане, но полностью полагаться на него нельзя, а, пользуясь радиолокатором, надлежит соблюдать ППСС. Переоценка радиолокатора, как показала практика, приводит к большим несчастиям.

Во время плавания в тумане, независимо от положения судов относительно друг друга, на одно из судов не является судном, обязанным уступить дорогу, если судом, которому уступают дорогу, до тех пор, пока они не будут находиться на виду одно из другого.

Если два судна сближаются в тумане и если они не знают положения друг друга, они не должны производить изменения своих курсов. Изменение курса в тумане для расхождения с другим судном, положение которого не определено, является чрезвычайно опасным и ошибочным поступком.

Для судоводителей важно знать: при какой видимости требуется подача туманных сигналов.

Практика показывает, что в целях действительного обеспечения безопасности мореплавания следует рекомендовать подачу звуковых сигналов по правилу 15, когда вследствие какого-либо из указанных в правиле атмосферных явлений видимость в море станет менее

туманные сигналы должны подаваться судном не только тогда, когда оно уже вошло в полосу тумана, а заблаговременно до того, как оно войдет в нее, примерно мили за две, так как в полосе тумана могут находиться другие суда, идущие навстречу или стоящие на якоре.

2. «Хороший свисток»

В правилах 15 говорится, что судно с механическим движением должно быть снабжено хорошим свистком и т. д. м.

Эффективность сигнальных звуковых средств для судов определена правилами Морского Регистра СССР, где сказано, что для судов с механическим движением от 40 рег. тонн и более, а для парусных и несамоходных судов от 20 рег. тонн и более наилучшей вместимостью движущегося звукового свистка, будущего фонаря или электрического звукового устройства должна быть не менее 2 миль, а туманного горна не менее 1 мили. Для судов меньшего тоннажа дальность слышимости должна быть:

парового свистка, воздушного тифона или электрического звукового устройства не менее 1 мили и туманного горна не менее 0,5 мили.

3. «В с и ѿ ш к а»

Встречающиеся в ряде правил слова «в с и ѿ ш к а» означает любой достаточный силы белый свет, выставляемый в соответствии с требованиями ППСС.

4. «И б а л о д е н и е»

В правилах 29 сказано: «книго..., не может избавить... от ответственности за последствия, могущие произойти... от небрежного наблюдения...».

Поэтому в случае столкновения судно, на котором не восто и и д л е ж а с с е и а б а л о д е н и е, будет отстранено от ответственности.

Судебные органы признают, что обязанность величины наблюдения является делом самого важного значения. Морская практика требует, чтобы судно, идущее во время тумана, плохой видимости, в темную ночь, особенно в водах, где часто встречаются суда, предпринимало особые меры в части бдительности.

Надлежащее наблюдение должно обеспечиваться выставлением впередсмотрящих, которым изменяется в обязанность наблюдение за огнями, звуками, эхом, а также всяческими препятствиями для мореплавания, могущими встретиться на поверхности воды. Впередсмотрящий не вправе заниматься выполнением других работ, кроме своих обязанностей. Лицо, которому

вменяется в обязанность вести наблюдение, должно иметь необходимый опыт в морском деле.

Правилами не установлено постоянное место впередсмотрящего. Принципиально, что любое подлежащее местом расположения впередсмотрящего является носовой палубой судна, причем он (впередсмотрящий) должен быть размещен как можно ниже — ближе к поверхности воды — и насколько возможно вперед к форштевню. При таком положении впередсмотрящий имеет возможность обзора обширного горизонта и поверхности воды как с обеих бортов, так и прямо по носу своего судна.

Расположение впередсмотрящего ближе к поверхности воды обеспечивает ему возможность лучшего наблюдения за предметами на поверхности воды, облегчает его задачу, особенно в темную ночь и при пониженной видимости.

Принципиальное место для впередсмотрящего, как морская палуба, не считается более приемлемым, чем место на передней палубе у форштевня. Однако иногда бывает необходимым, как, например, во время сравнительно невысокого стояния тумана, расположить впередсмотрящего за палубами встречных судов дополнительно выставить впередсмотрящего несколько повыше: на морскую палубу, на верхний мостик и т. п.

При обычных обстоятельствах считается, что для обеспечения наблюдения достаточно одного впередсмотрящего, но при особых обстоятельствах требуется выставление нескольких впередсмотрящих. Вы-

ставление наблюдающего на корме судна необходимо тогда, когда судно снимается с места якорной стоянки и отходит или подходит к причалу.

Судоводитель всегда должен иметь в виду, что при отсутствии наблюдения за судном существует опасность, накинувшаяся на судно, неизбежно приведшую к падению его в воду для обеспечения безопасного плавания. Время, когда выставлен впередсмотрящий, в обязательном порядке фиксируется в судовом журнале.

«Особые обстоятельства»

Этот термин (правила 27 и 29) выражает такое положение с судном, при котором существует неминуемая опасность, вызывающая необходимость отступления от правил.

Правило 27 допускает отступление от правил, но не судов из-за опасности, неизбежно приведшую к падению судна в воду для обеспечения безопасности.

Правило 29 допускает отступление от правил, но не судов из-за опасности, неизбежно приведшую к падению судна в воду для обеспечения безопасности.

Прежде всего судоводители обязаны избегать столкновения путем точного исполнения требований ППСС, либо в крайнем случае и через избегания столкновения («особые обстоятельства»), могут отступить от правил, будучи убежденными, что сподвигнуло их на это.

Перечислить и точно указать все те «особые обстоятельства», которые допускают отступления от ППСС, понятно, невозможно. Судоводитель сама должна определить эти обстоятельства и особенности каждого конкретного случая.

Примерами «особых обстоятельств», т. е. такого положения с судном, когда неизбежное столкновение предотвращается любыми мерами и действиями, в том числе и противоречащими правилам, могут быть:

а) когда одно из судов лишено возможности без опаски выполнять правила из-за находящегося поблизости опасного предмета;

б) когда судно, которому обязаны уступить дорогу, вынуждено само принимать меры, потому что другое судно, обязанное уступить дорогу, лишено возможности свободно маневрировать, как, например, буксируемый пароход, имеющий на боксире карман судов, попавший в сильное течение;

в) когда противоречащие правилам расхождение предположено одним судном и против другим. В таком случае оба судна должны принять меры, чтобы уступить дорогу и должны следовать с осторожностью, пока не минует опасность столкновения;

г) когда правила не применяются, как, например, к судам, маневрирующим у причала, к судам, движущимися кормой, поскольку судно, идущее кормой, рассматривается как судно неспособное маневрировать в соответствии с правилами и т. п.

6. «Насколько в данном случае позволяет обстоятельства»

Выражение «насколько в данном случае позволяет обстоятельства» включено в правило 16, пункт 6б, понимается, что в исключительных случаях, где остановка машины может подвергнуть судно другой опасности, кроме столкновения с приближающимися судном, не должно стопорить машины. Но в случае столкновения капитан такого судна должен будет доказать, что машины для его судна существовала реальная опасность, а не мнимая, основная и его неправильным предположениям.

«...И затем иди с осторожностью...» — пока не минует опасность столкновения — это условие означает нечто большее, чем обычное внимание при судоходстве.

Судебная практика определяет это как «высшую степень бдительности и осторожности при судоходстве».

7. «Опасность столкновения»

«Опасность столкновения» означает такое положение сближающихся судов, когда их соответствующие курсы расположены так, что если их продолжить, они пересекутся. Определять опасность столкновения можно путем пеленгования приближающегося судна: если пеленг заметно не изменяется, то опасность столкновения очевидна. Установлено, что такая опасность существует до тех пор, пока оба

судна не проследуют друг мимо друга, и что любое затяжное отклонение от курса одного из судов не может вызвать столкновения.

8. «Обычная морская практика»

В правилах 29 сказано: «Ничто... не может избавить... от ответственности за последствия, могущие произойти из-за отсутствия... как-либо преподободного, сознательного, негативного... требуется о бычкой морской практикой...».

Несение и выставление надлежащих огней и сигналов, организация должного наблюдения, применение мореплавателями соответствующих знаний и навыков, исполнение требований ППСС, а также другие общие обстоятельства, являются обычной морской практикой. Пренебрежение этими требованиями весьма часто служит непосредственной причиной столкновений или причиной усугубления повреждений при неизбежном столкновении.

Мастерство мореплавания или хорошей морской практики не является также упомянутым, когда на судне обеспечивается должное наблюдение, когда судоводительским составом исполняются все правила, применявшиеся на морских путях с учетом условий и особых обстоятельств того или иного случая.

В случае столкновения первоначальная вина всегда предполагается:

а) за судном на ходу, столкнувшимся с судном,

б) за судном, имеющим возможность свободно

маневрировать, но столкнувшись с судном, лишенным таковой возможности, например с судном, занятым рыбной зоей или буксиром; г) на судне, идущим против сильного течения, столкнувшимся с судном, идущим по течению; г) за судном, идущим с чрезмерной скоростью в стесненных водах;

д) за судном, налегающим образом неукомплектовано;

Однако при разборе столкновения определенная доля вини может быть отнесена и на судно, стоящее на якоре, если будет установлено:

а) что на нем не были выставлены огни или огни не соответствовали требованиям ППСС, вследствие чего судно не было своевременно обнаружено;

б) что судно, находясь изолировано в некотором месте и тем самым лишило возможности движущегося судно избежать столкновения;

в) что на судне, стоящем на якоре, не неслася бдительность вахты и поэтому приближающееся судно не было соответствующим образом и заблаговременно предупреждено.

9. «Положение, которое не определено»

В правилах 16, пункт «б», говорится: «Судно с маневрическим двигателем, услышав, повидимому, впереди своего траперса туманный сигнал другого судна, положение которого не определено, должно, насколько в данном случае позволяют обстоятельства, застопорить машину и идти с остерожностью».

Если обстоятельства застопорить свою машину и затем идти с остерожностью, пока не минует опасность столкновения».

Судебными органами признается, что «положение, которое не определено» — это такое положение, когда судну, услышавшему туманный сигнал, неизвестны:

- 1) расстояние до приближающегося судна;
- 2) курс приближающегося судна;
- 3) любое изменение курса приближающегося судна.

В случае, если судно, услышав туманный сигнал впереди своего траперса, не установило почему-либо свое место и не знает, где стоять, чтобы избежать столкновения, то положение приближающегося судна, с которого был услышен сигнал, было точно известно, т. е. были определены: расстояние до него, его курс, а также изменения курса, если это только имело место.

Судно, не знающее положения другого судна в тумане, до которого оно не может определить положение, насколько позволяет обстоятельства, застопорить машину и идти с остерожностью».

10. О звуковых сигналах

Подача звуковых сигналов предусмотрена правилом 16 во время тумана и правилом 28 при изменении курса, когда суда находятся на виду друг у друга и при сомнении в правильности действий другого судна, обязанного уступить дорогу.

Для подачи звуковых сигналов суда должны быть снабжены свистками, туманными горнами, колоколами, гонгами. Слышимость звука указанных звуковых сигналов должна быть не менее 1000 м, судоводители обязаны с подачей того или иного сигнала предпринимать соответствующий маневр.

Практик рекомендует подавать звуковой сигнал одновременно с началом выполнения маневра.

Некоторые судоводители неправильно понимают требования правила 28 и считают, что эти сигналы могут применяться для предупреждения опасности столкновения судно, которое судно предполагает пройти мимо другого, или что эти сигналы могут быть применены в качестве запроса и ответа об избранном курсе.

Такое толкование правил 28 может привести к нежелательным результатам. Хотя в некоторых местных правилах эти сигналы имеют другое значение, т. е. запрос и ответ об избранном курсе или указания стороны, где предполагает пройти данное судно, но считать их равнозначными с сигналами правила 28 ни в коем случае нельзя.

По правиле 25 говорится об «узком проходе».

Узким проходом считается: всякий морской канал, который не имеет достаточного пространства для обогащения или комбинированной навигации; всякий другой фарватер, используемый судами незадолго от наличия знаков ограничения; входы в порты, в том числе пространство между искусственными сооружениями, как, например, между головой мола и бреекватером; проливы, как, например, Керченский, Босфор; извилистые и узкие заливы.

О сигналах бедствия

В правила 31 указаны сигналы, которыми должны пользоваться судно или гидросамолет на воде, когда они теряют бедствие и требуют помощи от других судов или с берега.

Причины сигнализации бедствия, кроме случаев, когда судно действительно терпит бедствие и нуждается в помощи, не допускаются.

Запрещается подача таких сигналов, которые ошибочно могут быть приняты за сигналы бедствия.

* *

В заключение необходимо сказать об обязанностях того или иного судна в оказании помощи пострадавшему судну после столкновения.

В каждом случае столкновения между двумя судами на капитане того и другого судна лежит обязанность оставаться у другого судна, если это возможно без серьезной опасности для своего судна,

экипажа и пассажиров, до тех пор, пока не будет установлено, что то, другое судно не нуждается в помощи. В случае, если помощь необходима, она должна быть оказана в самое короткое время, чтобы избежать эвакуации и пассажирам. Причем помощь оказывается при условиях, что она практически возможна и необходима для того, чтобы спастись судно от любой опасности, вызванной столкновением.

Капитан одного судна должен сообщить капитану другого судна назначение своего судна, порт приписки, а также координаты портов и пунктов, откуда и куда оно следует.

Если капитаном не будут выполнены указанные требования и он не докажет, что для этого была уважительная причина, будет больше оснований признать, что столкновение произошло из-за его неправильных действий и упущений.

Все обстоятельства, при которых произошло столкновение, должны быть занесены в судовой журнал.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

к „ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ“

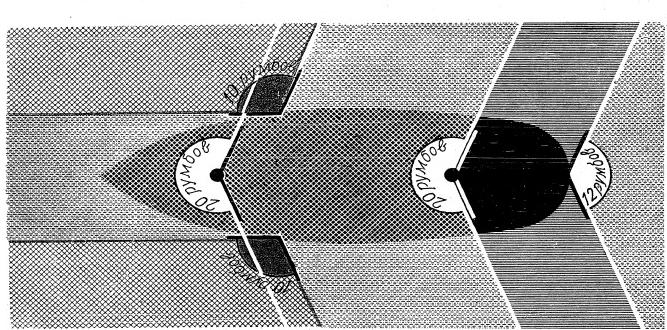


Схема расположения ходовых огней на судне с механическим двигателем

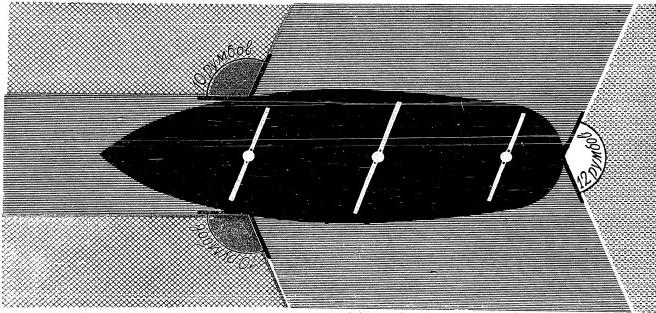


Схема расположения ходовых огней на парусном судне

26

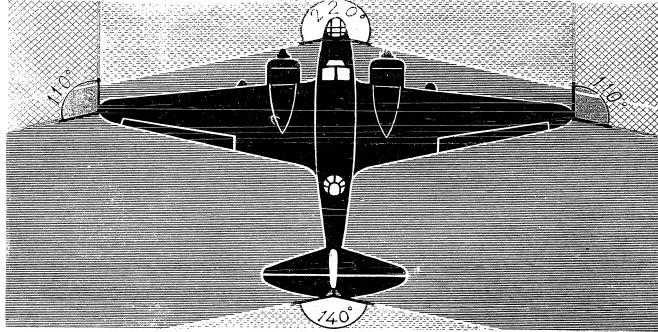
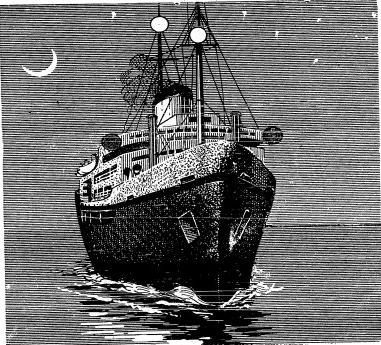


Схема расположения ходовых огней гидросамолета на воде ночью

37



К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «а» (I)

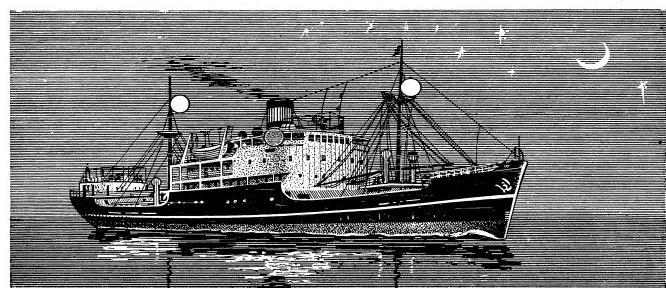
Судно с механическим двигателем на ходу, идущее по прямой на наблюдателя.

Наблюдателю видны:

- два белых огня: один — на фокмачте и другой — на гротмачте. Каждый из этих огней освещает дугу горизонта в 20 градусов (225°), т. е. по 10 рублей (112½') с каждого борта. По склону ската огни видны на расстоянии не менее 5 миль. Огонь на гротмачте устанавливается выше переднего огня не менее чем на 4,57 м. Горизонтальное расстояние между огнями должно быть во второй мере в три раза больше вертикального расстояния;

6) для цветных бортовых огней: зеленый — на правом борту, красный — на левом борту. Каждый из них устроен таким образом, что освещает дугу горизонта в 10 рублей (112½'), а именно при направлении света по склону до 2 рублей (22½') назад от траверса. Высота красного огня 2 метра;

Помимо указанных огней, судно несет еще кормовой огонь белого цвета, но при таком положении судна относительно наблюдателя он не виден.



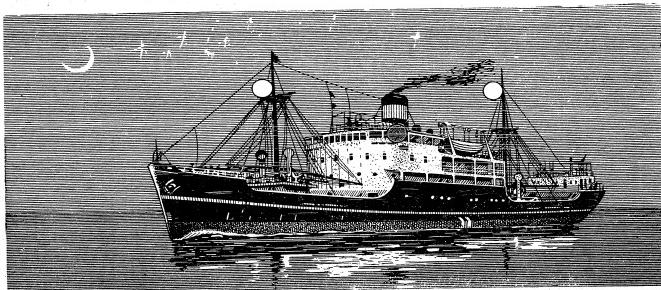
К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «а» (IV)

Судно с механическим двигателем на ходу, обращенное к наблюдателю правым бортом.

Наблюдателю видны: белые огни, установленные на фок-

мачте (топовые), и зеленый огонь, установленный на правом борту.

Красный огонь с левого борта и кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не видны.

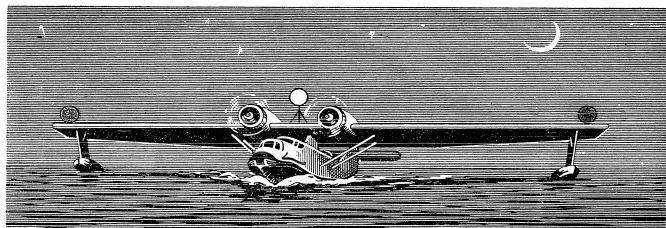


К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «а» (V)

Судно с механическим двигателем на ходу, обращенное громадных (топомы), и красный огонь, установленный на левом борту.

Зеленый огонь с правого борта и коричневый огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не видны.

Наблюдателю видны белые огни, установленные на фок-



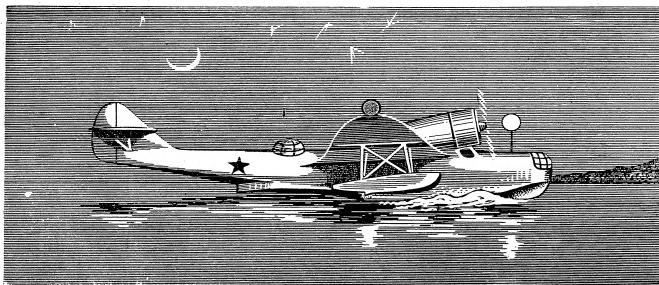
К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «б» (I)

Гидросамолет на ходу, изящий по воде почти прямо на наблюдателя. Наблюдателю видны:

- 1) зеленый огонь, установленный на середине передней части гидросамолета и так устроенный, что освещает дугу горизонта в 220°, т. е. по 110° с каждой его стороны, от направления прямо по носу до 20° назад от траверза. По силе света они видны не менее 2 миль.

Каждый из огней устроен таким образом, что освещает дугу горизонта в 110° от направления прямо по носу до 20° назад от траверза. По силе света они видны не менее 2 миль.

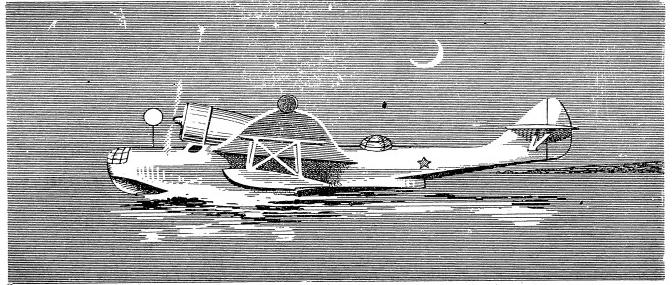
Хвостовой огонь при таком положении гидросамолета относительно наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «б» (II)

Гидросамолет на ходу, идущий по воде и обращенный к наблюдателю правой стороной.
Наблюдателю видны белый огонь, установленный на середине передней части, и зеленый огонь, установленный на конце правого крыла.

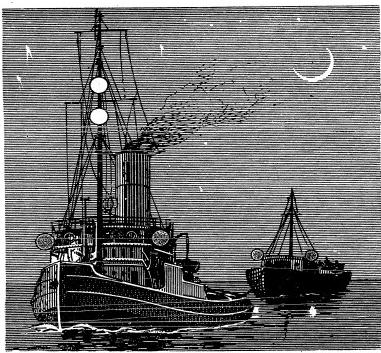
Красный огонь с левой стороны и белый хвостовой огонь при таком положении гидросамолета относительно наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «б» (III)

Гидросамолет на ходу, идущий по воде и обращенный к наблюдателю левой стороной.
Наблюдателю видны белый огонь, установленный на середине передней части, и красный огонь, установленный на конце левого крыла.

Зеленый огонь с правой стороны и белый хвостовой огонь при таком положении гидросамолета относительно наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 3, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем, буксирующее другое судно, идет почти прямо на наблюдателя

Наблюдатель видит зеленый и красный бортовые огни и зеленые огни, расположенные на мачте один над другим. Расстояние между белыми огнями по вертикали должно быть не менее 1,85 м.

Каждый из бортовых огней освещает дугу горизонта в 10 рублей, а по сияе света видны не менее 2 миль.

Белые огни, установленные на мачте, освещают дугу горизонта в 20 рублей каждый и видны не менее 5 миль.

Кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не виден.

К ПРАВИЛУ 3, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем, буксирующее другое судно, идет на наблюдателя.

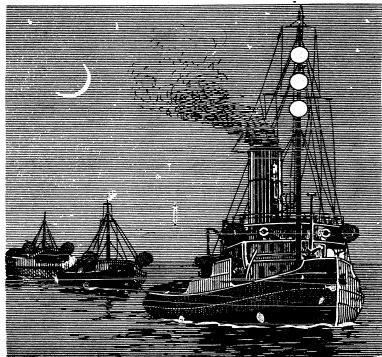
На борту находятся более одного судна, и длина буска, измеренная от кормы буксирующего до кормы последнего буска, превышает 183 м.

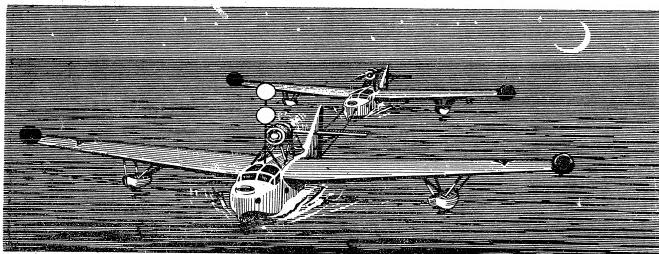
Наблюдатель видит зеленый и красный бортовые огни и три белых огня, расположенных на мачте один над другим. Расстояние между белыми огнями по вертикали должно быть не менее 1,85 м. Самый нижний белый огонь устанавливается не менее чем на 4,27 м над корпусом судна.

Белые огни, установленные на мачте, освещают дугу горизонта в 20 рублей каждый и видны не менее 5 миль.

Каждый из бортовых огней освещает дугу горизонта в 10 рублей, а по сияе света видны не менее 2 миль.

Кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не виден.





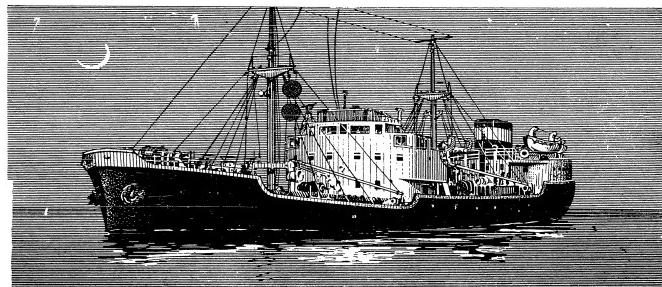
К ПРАВИЛУ 3. ПУНКТ «в»

Гидросамолет на воде, буксирующий другой гидросамолет, а) для привода на наблюдателя.

На гидросамолете видны:

- а) два белых огня, установленных один над другим на расстоянии 1,83 м друг от друга. Каждый из огней освещает другого в 220 румбов, а по силе света видим не менее чем на 3 мили;

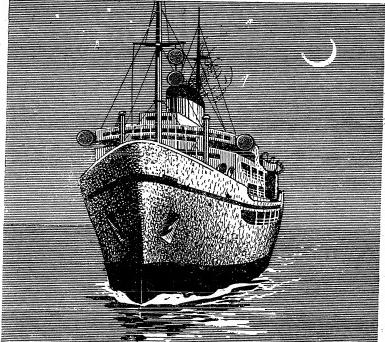
Хвостовой огонь при таком положении гидросамолета для наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем, лишенное возможности управляться и не имеющее хода, ночью несет два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не

менее 1,83 м друг от друга. Обозначенные огни так устроены, что светят вокруг по всему горизонту, а по силе света видимы не менее чем на 2 мили.



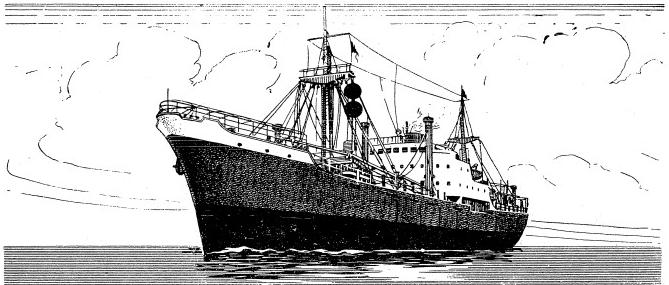
К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТЫ «а» и «г»

Судно с механическим двигателем, лишившее возможности управляться, но имеющее ход. Идет на наблюдателя.

Наблюдателю видны два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м друг от друга. Обозначенные огни так устроены, что светят вокруг по всему горизонту, а пучок света видны не менее чем на 2 мили.

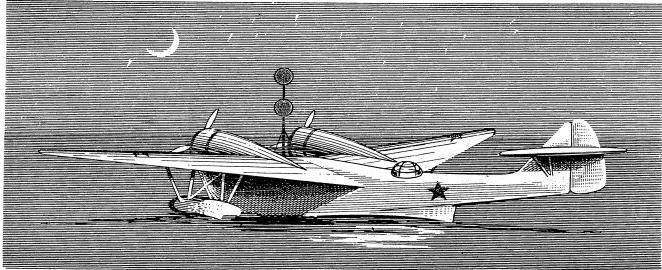
Кроме того, такое судно несет еще цветные бортовые огни с левого борта красный, с правого — зеленый.

Кормовой огонь при таком положении судна относительно данного наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «д»

Судно с механическим двигателем, лишившее возможности управляться.
Днем несет на наиболее видном месте ава черных шара в диаметре не менее 0,81 м, расположенных вертикально один над другим, на расстоянии не менее 1,83 м друг от друга.

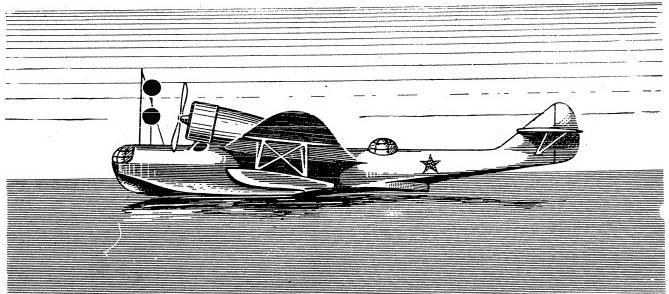


К ПРАВИЛУ 4, ПУНКТ «б»

Гидросамолет на воде, лишенный возможности управляться и не имеющий хода, несет на наиболее видном месте два красных огни. Огни располагаются вертикально один над другим на расстоянии не менее 0,91 м друг от друга. По своему

устройству эти огни должны вращаться по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

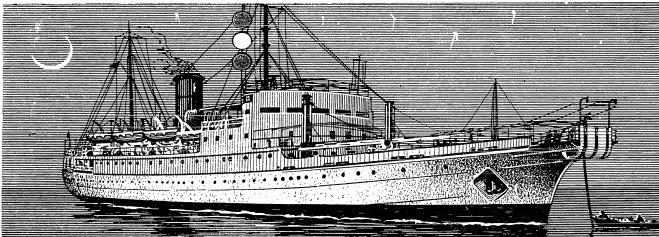
Когда такой гидросамолет имеет ход, он, кроме того, несет зеленый и красный огни на концах крыльев.



К ПРАВИЛУ 4, ПУНКТ «б»

Гидросамолет на воде днем, лишенный возможности управляться и не имеющий хода, несет на наиболее видном месте два черных шара диаметром 0,61 м.

Они располагаются вертикально один над другим на расстоянии не менее 0,91 м друг от друга.



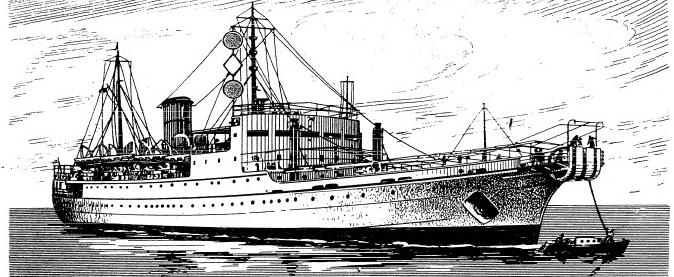
К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «в»

Судно, занятное прокладкой или поднятием подводного кабеля или гидрографическими работами, при выполнении работ, когда по радиусу своей работы оно не может уступить длину другим судам и не имеющее хода, ночью несет три огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м друг от друга.

Верхний и нижний огни красные, а средний белый. Все они

видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль. Огни выставляются на наиболее видном месте вместо белых огней, предписываемых для судов с механическими двигателями.

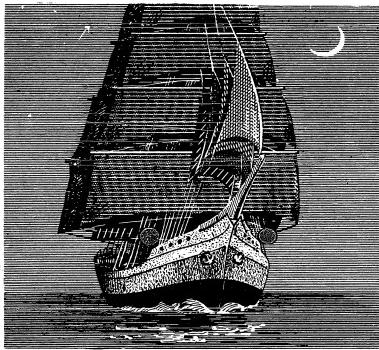
Если такое судно имеет ход, оно, кроме того, несет цветные бортовые и кормовые огни.



К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «в»

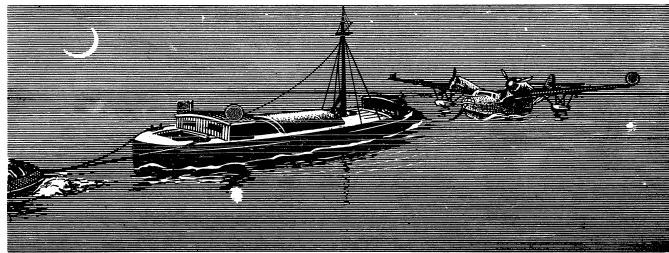
Судно, занятное прокладкой или поднятием подводного кабеля или другими гидрографическими работами, когда по радиусу своей работы оно не может уступить длину другим судам, днем несет на наиболее видном месте три знака занавесом не менее

0,61 м каждый. Расположены они вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м друг от друга, верхний и нижний из них в виде конической формы и красного цвета, а средний имеет форму ромба белого цвета.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «а»

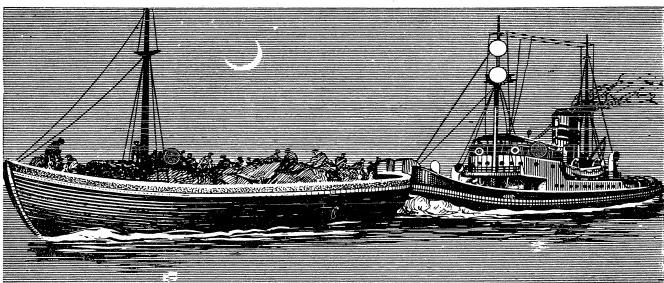
Парусное судно на ходу идет на наблюдателя. Наблюдатель видит цветные огни с левого борта — красный, с правого — зеленый. Огни такого же устройства, как и для судов с механическим двигателем, а именно: каждый из них освещает дугу горизонта в 10 румбов и видны не менее чем на 2 мили. Белый кормовой огонь при таком положении судна для данного наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «а»

Судно и гидросамолет на буисоре несут цветные бортовые огни с левого борта — красного и с правого — зеленого цвета. Такое судно (или гидросамолет) никогда не несет белых огней, выставляемых на мачтах судов с механическим двигателем или

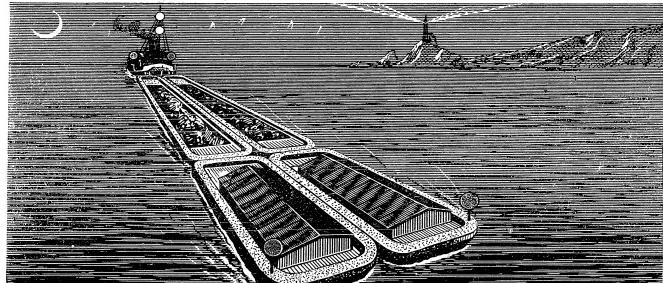
на середине самостоинственно передвигающегося гидросамолета. На рисунке видны огни левого борта судна и левой стороны самолета. Кормовой огонь судна и хвостовой огонь гидросамолета для данного наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «б»

Толкаемое вперед судно, обращенное к наблюдателю левым бортом, зорта в 10 румбов каждый и видимы на расстоянии не менее 2 миль.

Суда на рисунке обращены к наблюдателю левым бортом.

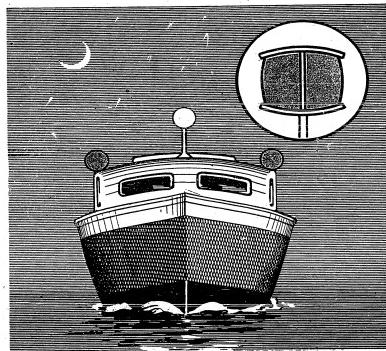


К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «б»

Суда, толкаемые в группе. На всей такой группе судов огни выставляются, как на одном буксируемом судне, а именно: с левой стороны каравана бортовой огонь красного цвета, а с правой стороны бортовой огонь зеленого цвета. Каждый из них

обеспечивает дугу горизонта в 10 румбов и видим на расстоянии не менее 2 миль.

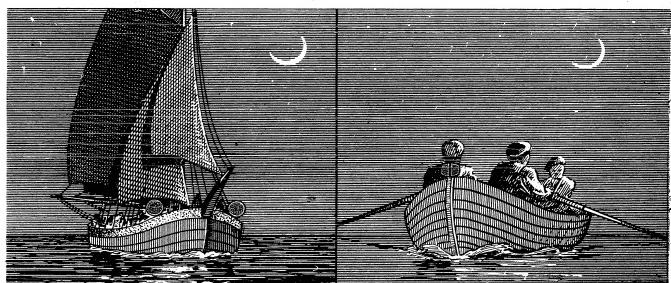
На рисунке изображены суда, толкаемые в группе, идущие к наблюдателю.



К ПРАВИЛУ 7, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем менее 40 брутто-регистровых тонн несет:

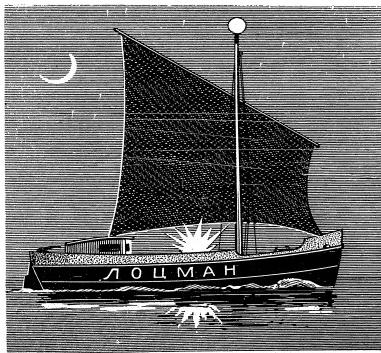
- белый огонь, установленный в носовой части судна на высоте над палубиром не менее 2,75 м и так установленный, чтобы он был виден из 20 миль, а по силе света виден на расстоянии не менее 3 миль;
- зеленый и красный бортовые огни, освещающие дугу горизонта в 10 румбов каждый, а по силе света видны на расстоянии не менее 1 мили. Эти цветные огни могут заменяться комбинированным фонарем, показывающим зеленый свет на левом борту и красный на правом борту от направления прямо по носу до 2 румбов позади трапеции.



К ПРАВИЛУ 7, ПУНКТ «в»

Суда менее 20 тонн, идущие под парусами или на веслах, несут бортовые огни или двухветвистый фонарь, показывающий зеленый свет с правого борта, а красный с левого борта. Видимость бортовых огней или фонаря не менее 1 мили.

На рисунке изображены: судно, идущее под парусами, несет бортовые огни и судно, идущее на веслах, показывает комбинированный фонарь.
Оба судна изнутри прямы на наблюдателя.



К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «а»

Лоцманское парусное судно при исполнении своих лоцманских обязанностей, не стоящее на якоре, несет на топе штага белый огонь, вспышный вокруг по всему горизонту на расстояние не менее 3 миль, и показывает вспышки через короткие промежутки времени, не превышающие 10 мин.

При приближении к нему других судов для указания своего пути оно выставляет цветные огни: с левого борта — красный, с правого борта — зеленый, причем так, чтобы зеленый не был виден на левом борту, а красный на правом.

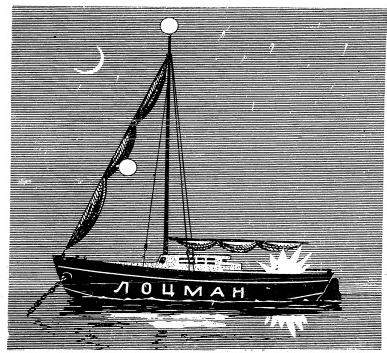
К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «в»

Лоцманское парусное судно при исполнении своих лоцманских обязанностей, стоящее на якоре, держит:

а) якорный огонь — белый огонь, вспышный вокруг по всему горизонту на расстояние не менее 3 миль;

б) якорный огонь — белый огонь в носовой части судна, вспышный вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

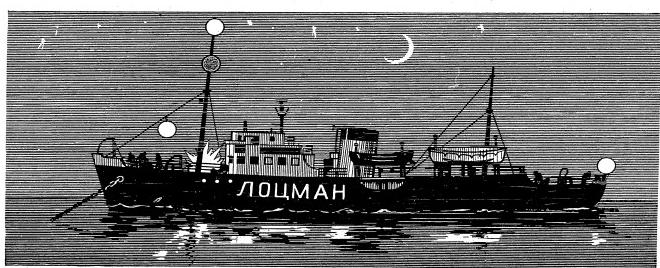
Кроме того, такое судно показывает вспышки.





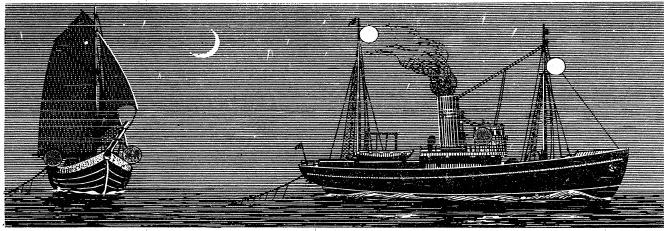
К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «б»

Лоцманское судно с механическим двигателем при исполнении своих лоцманских обязанностей, не стоящее на якоре, несет:
2,4 м. красный огонь. Оба эти огни видны вокруг по всему горизонту не менее чем на 3 мили;
б) цветные бортовые огни, обязательные для судов на ходу.
Кроме того, оно показывает через короткие промежутки (не более 10 мин.) вспышки:



К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «в»

Лоцманское судно с механическим двигателем при исполнении своих лоцманских обязанностей, стоящее на якоре, несет:
а) на топе мачты белый огонь, а ниже под ним, на расстоянии не более 2,4 м, красный огонь. Оба эти огни видны вокруг по всему горизонту не менее чем на 3 мили;
б) якорные огни: (судно длиной более 45,75 м) белый огонь в носовой части, видимый по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, и такой же огонь в кормовой части.
Кроме этих огней, оно показывает еще вспышки.

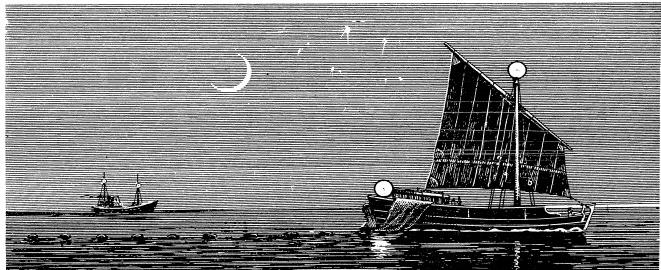


К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «б»

Суда, занятые ловлей рыб крючковыми (буровузымыми) снастями, показывают те же огни, которые прописаны для обычных парусных судов и судов с механическим двигателем, т. е. для парусного судна цветные бортовые огни и кормовой, а для судна с механическим двигателем белый огонь или огни на фок- и грат-мачте, цветные бортовые огни и кормовой огонь.

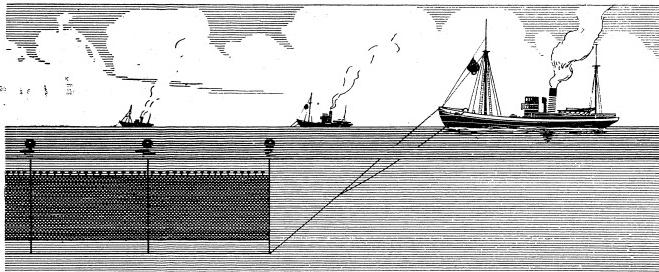
На рисунке изображены:

- I. Парусное судно, занятое почти прямо на наблюдателя.
- II. Судно с механическим двигателем, занятное ловлей рыб.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «в»

Судно, занятное рыбной ловлей сетами или пружинами крючковыми снастями, простирающимися в море не более 153 м, показывает на видном месте один белый огонь, индикатор вокруг по всему горизонту. При приближении других судов оно пока-

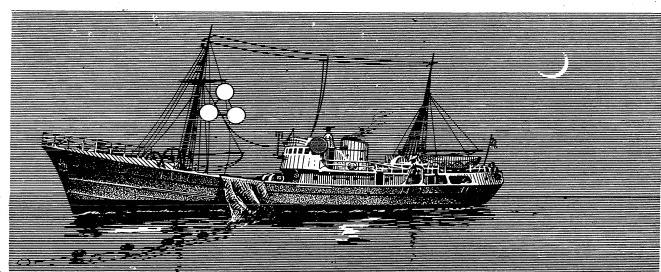


К ПРАВИЛУ 9. ПУНКТ «в»

В дневное время судно, занятное рыбной ловлей сетями или крючковыми снастями, независимо от длины выставленных снастей для указания рода своих занятий выставляет на самом видном месте корзину.

Если такое судно стоит на якоре, то при приближении к нему других судов оно показывает корзину в направлении от якорного шара в сторону выставленных сетей или снастей.

66



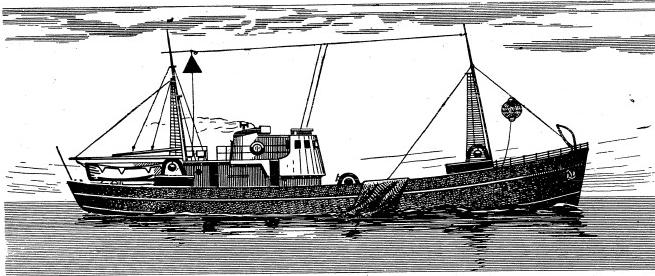
К ПРАВИЛУ 9. ПУНКТ «г»

Судно, занятное ловлей рыбы сетями или крючковыми снастями, простирающимися от судна в море на расстояние более чем на 153 м, должно показывать на самом видном месте три белых огня, расположенных вертикальным треугольником. Огни эти отстоят друг от друга не менее чем на 0,91 м

и видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

Судно, изображенное на рисунке, выбирает сети и имеет ход, поэтому оно показывает, кроме трех белых огней, и надлежащие бортовые огни.

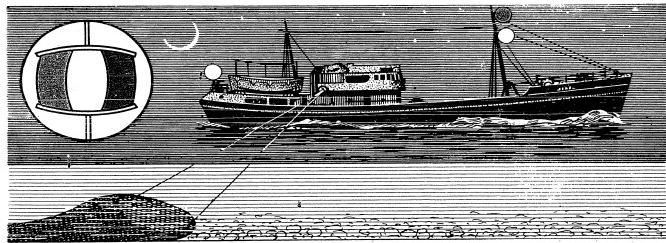
67



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «г»

В дневное время судно, занятое ловлей рыбы сетями или ярусными крючковыми снастями, простирающимися от него в море на горизонтали более чем на 153 м, выставляет корзину. Кроме того, из самого видимого места выставляется один черный конусообразный знак вершиной вверх.

Если такое судно стоит на акрое, то корзина выставляется в направлении от якорного шара в сторону выставленных снастей.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «д» (1)

Судно с механическим двигателем, занятное традением (протаскиванием драги или другого снаряда по дну моря около дна моря) и не стоящее на акрое, несет:

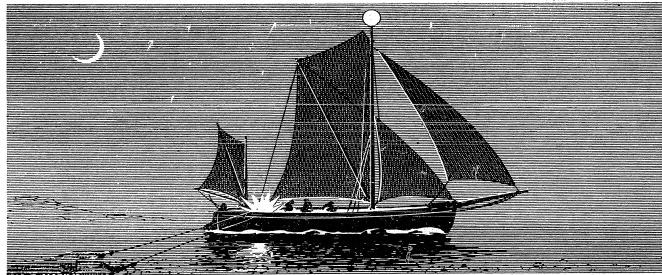
а) Трехцветный фонарь, установленный на мачте и устроенный таким образом, что светит белым огнем от направления прямого по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) с каждого борта. Зеленый

огонь светит от этого же дуги, двух румбов до 2 румбов под углом трапеции правого и левого борта соответственно;

б) белый огонь видим вокруг по всему горизонту. Он устанавливается ниже трехцветного фонаря не менее чем на 1,83 м и не выше 2,74 м;

в) белый кормовой огонь.

Все указанные огни видимы не менее чем на 2 мили.

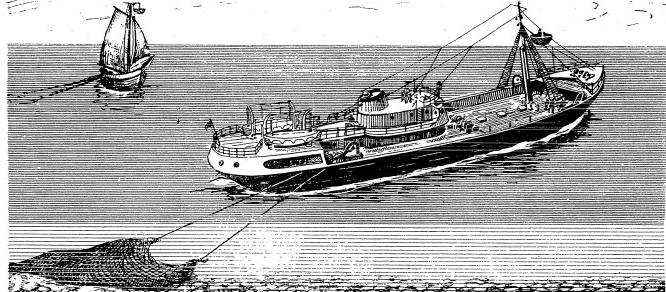


К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «д» (II)

Парусное судно, занятое тралиением (протаскиванием драги или другого аппарата по дну или около дна моря) и не стоящее на якоре, несет белый огонь в фонаре, устроенным таким образом, что виден вокруг по всему горизонту, а при подходе других

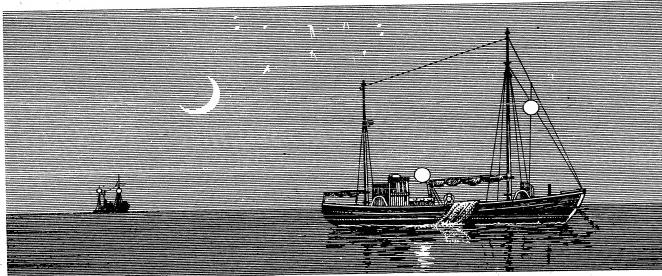
судов для предотвращения столкновения заблаговременно показывает вспышку белого огня.

Видимость огней не должна быть менее 2 миль.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «д» (III)

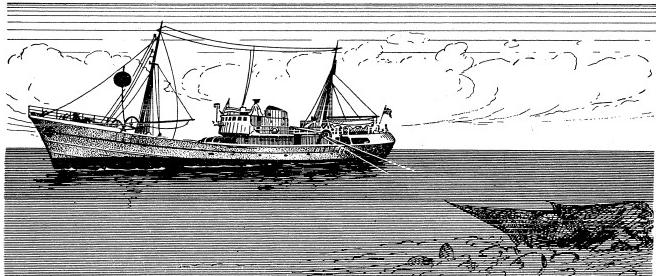
Суда с механическим двигателем и парусные, занятые тралиением (протаскиванием драги или другого аппарата по дну или около дна моря) и не стоящие на якоре, днем выставляют на самом видном месте корзину.



К ПРАВИЛУ 9. ПУНКТ «ж»

Судно длиной менее 45,75 м, занятое ловлей рыбы, стоит на якоре, пополз несет в носовой своей части на самом видном месте белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, а при подхождении другого судна или

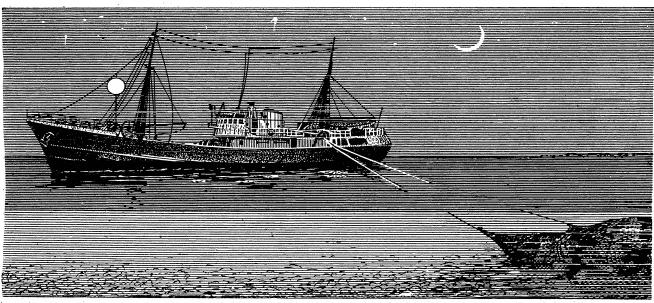
судно показывает еще один белый огонь, установленный не менее чем на 1,83 м ниже якорного огня и на расстоянии от него не менее 3,05 м по горизонтали в сторону выметанных снастей.



К ПРАВИЛУ 9. ПУНКТ «з»

Судно во время лова рыбы, остановившись вследствие того, что его рыболовная сеть зацепилась за склон или другое предмет, не менее 0,81 м, на самом видном месте якорный знак, т. е. черный шар диаметром не менее 0,81 м.

Корзина в таком случае должна быть спущена.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «з»

Судно во время добычи рыбы, остановившееся вследствие того, что его рыболовная сеть зацепилась за склон или другое препятствие, в ночное время выставляет: если судно длиной

менее 45,75 м, один якорный огонь, а длиной в 45,75 м и более — два якорных огня согласно правилу 11.

На рисунке изображено:

К ПРАВИЛУ 10, ПУНКТ «а»

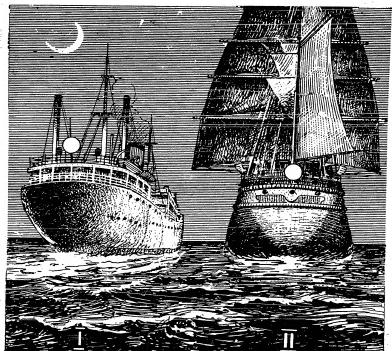
Судно на ходу несет на корме белый огонь, установленный так, что освещает дугу горизонта в 12 румбов (по 6 румбов с каждого борта), а по сиде света он должен быть виден не менее чем на 2 мили.

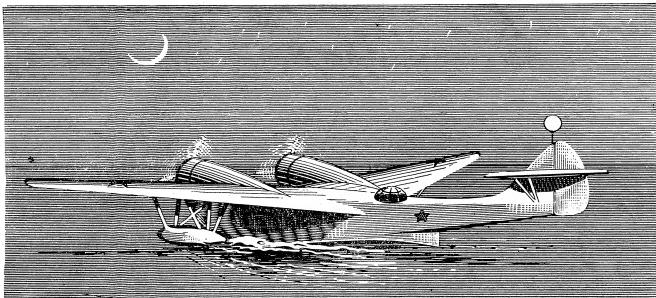
На рисунке изображены:

I — судно с механическим двигателем;

II — парусное судно.

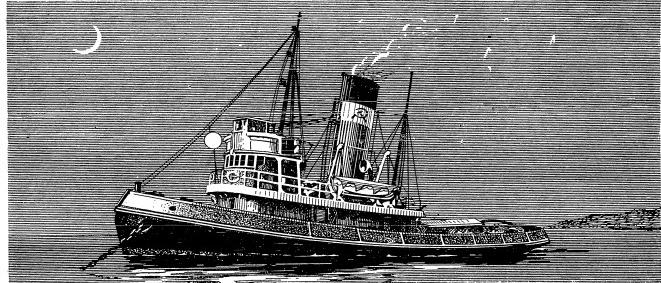
Каждое из этих судов своей кормой обращено к наблюдателю.





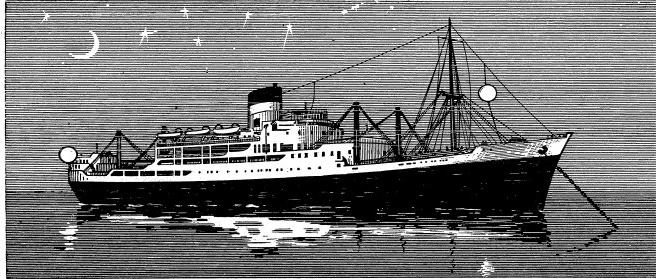
К ПРАВИЛУ 10, ПУНКТ «в»

Гидросамолет на ходу несет в хвостовой части каждого борта белый огонь, освещающий дугу горизонта в 140°, т. е. по 70° на



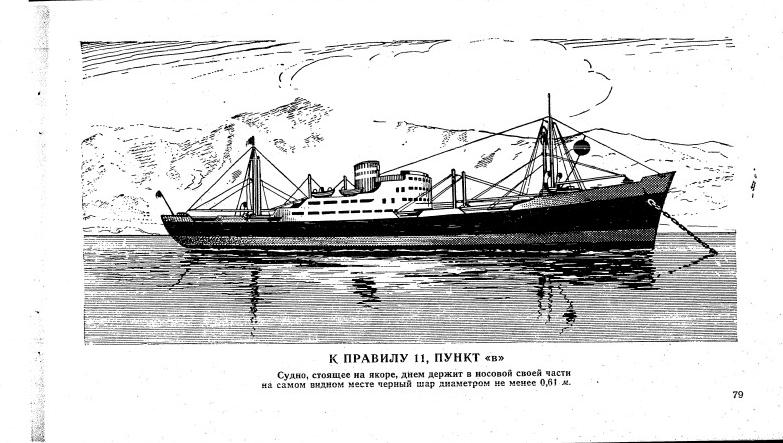
К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «а»

Судно длиной менее 45,75 м, стоящее на якоре, держит белый огонь, выставленный в носовой части и видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.



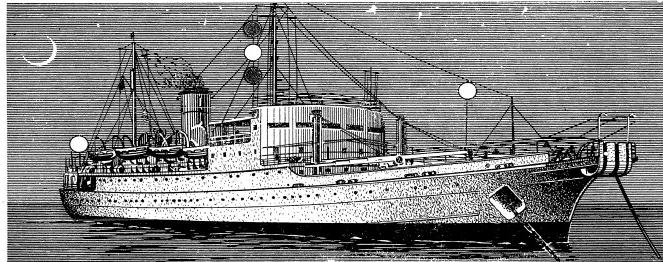
К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «б»

Судно длиной более 45-75 м, стоящее на якоре, держит два белых огня: один — в носовой, другой — в кормовой части судна. Оба огня видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «в»

Судно, стоящее на якоре, днем держит в носовой своей части на самом видном месте черный шар диаметром не менее 0,61 м.

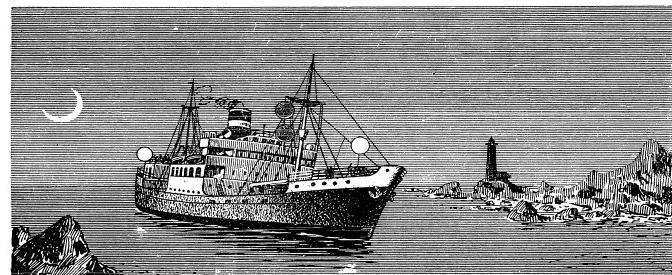


К ПРАВИЛУ II, ПУНКТ «Г»

Судно, занятое паромской или подводной лодкой кабель-и-шнуром гидрографической и гидрологической группой, стоящее на якоре, ночью держит три огня вертикально один над другим; из которых: верхний и нижний красные, а средний белый; все они светят вокруг по всему горизонту и указывают

на род занятой данного судна. Кроме того, судно выставляет соответствующие якорные огни.

На рисунке изображено судно длиной более 45,75 м, поэтому оно держит якорные огни как на носу, так и на корме.



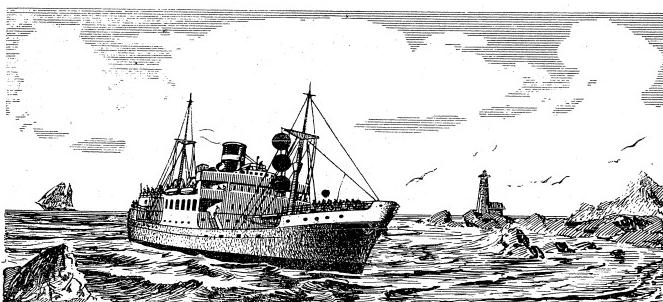
К ПРАВИЛУ II, ПУНКТ «Д»

Судно, стоящее на якоре, ночью держит соответствующие якорные огни и два красных огня, расположенные на наиболее видном месте вертикально один над другим.

Все указанные огни светят вокруг по всему горизонту и ви-

димы белые не менее чем на 3 мили, красные — не менее 2 миль.

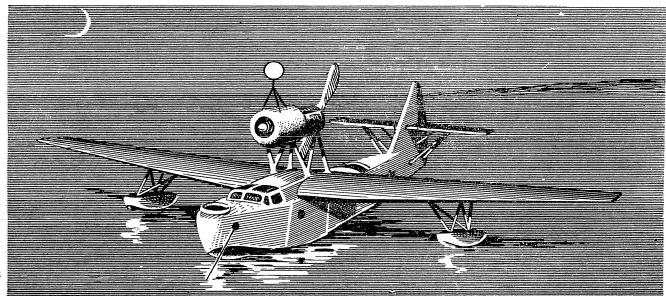
На рисунке изображено судно длиной более 45,75 м, поэтому оно держит два якорных огня: на носу и на корме.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «д»

Судно, стоящее на мели, днем держит на самом видном расстоянии расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 0,61 м каждый, три черных шара диаметром не менее 1,83 м друг от друга.

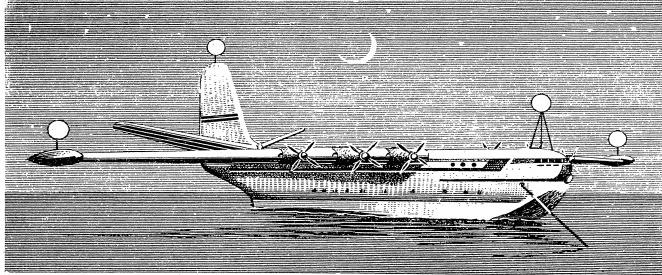
82



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «е»

Гидросамолет днем не менее 45,75 м на воде, стоящий на якоре, держит на самом видном месте один белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

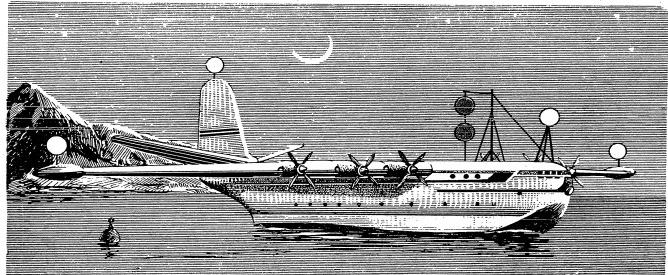
83



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «Ж»

Гидросамолет длиной более 45,75 м на воде, стоя на якоре, бережет на санях никак не две белых огни: один спереди, другой сзади. Оба эти огня видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 5 миль.

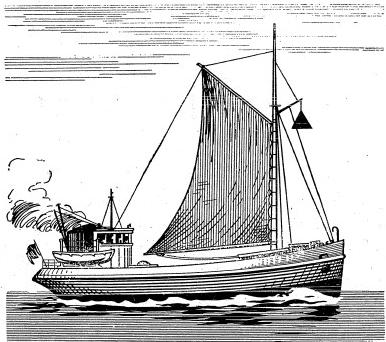
Если размах крыльев более 45,75 м, то на конце каждого крыла для указания наибольшего размаха крыльев дополнительно выставляется по одному белому огню, но возможности видимости позволяют покрыть по всему горизонту на расстоянии 1 мили.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «З»

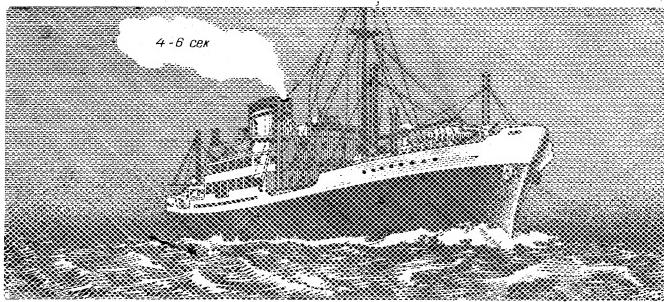
Гидросамолет, стоящий на мели, держит якорный огонь или другие огни на расстоянии 0,91 м друг от друга. Все огни видны вокруг по всему горизонту.

На рисунке изображен гидросамолет длиной более 45,75 м.



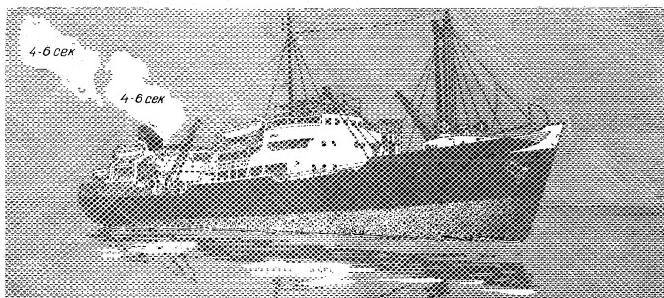
К ПРАВИЛУ 14

Судно, идущее под парусами и в то же время приводимое в движение машиной, днем несет в передней части на наиболее видном месте один конусообразный знак черного цвета вершиной кверху. Диаметр основания такого знака должен быть не менее 0,81 м.



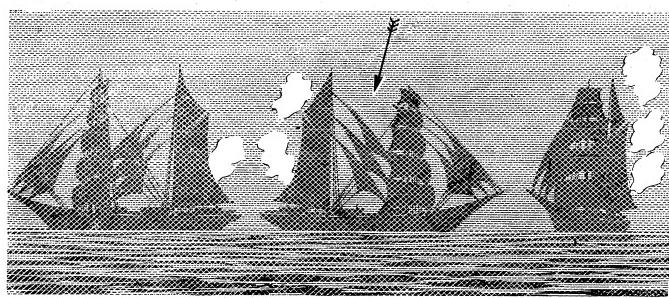
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (I)

Судно с механическим двигателем, имеющее ход, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, днем или ночью, подает один прозодеждительный звук (4-6 сек.) через промежутки не более 2 мин.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (II)

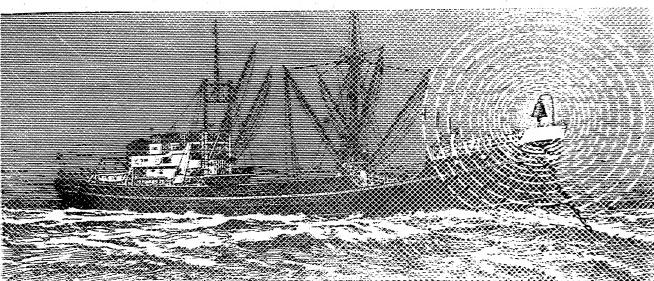
Судно с механическими двигателями на ходу, но остановившееся и не имеющее хода, во время тумана и при любых других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, по-



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (III)

Парусное судно на ходу во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, более 1 мин, когда оно на правом галсе — один звук, на левом галсе — два звука подряд, а при ветре позади траперса — подает звуковой сигнал туманным горном через промежутки не-

более 1 мин, когда оно на правом галсе — один звук, на левом галсе — два звука подряд, а при ветре позади траперса — подает звуковой сигнал туманным горном через промежутки не-

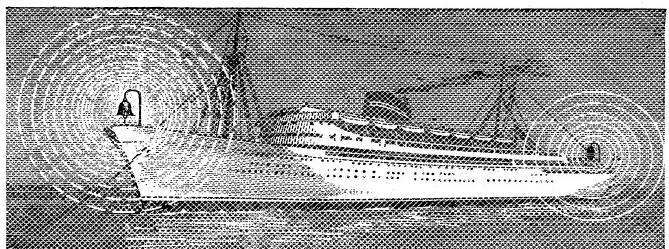


К ПРАВИЛУ 15. ПУНКТ «в» (IV)

Судно единой машины 106,75 м, стоящее на якоре во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, или имеющее другие условия, определяющие ограниченную видимость, учащенно звонит в колокол в течение приблизительно 5 сел. и через промежутки времени не более 1 мин.

При приближении других судов такое судно может дополнительно подавать свистком звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одноголосого продолжительного и одного короткого звуков, поданных последовательно.

90

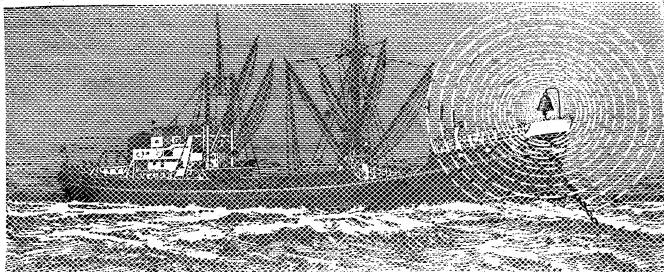


К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

Судно единой машины 106,75 м, стоящее на якоре во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, а носовой части издает звук колоколом в течение около 5 сек. с интервалом не более 1 мин., а в кормовой части — гонгом, также в течение около 5 сек. и с интервалом не более 1 мин.

При приближении других судов такое судно может подавать свистком дополнительный звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звуков, поданных последовательно.

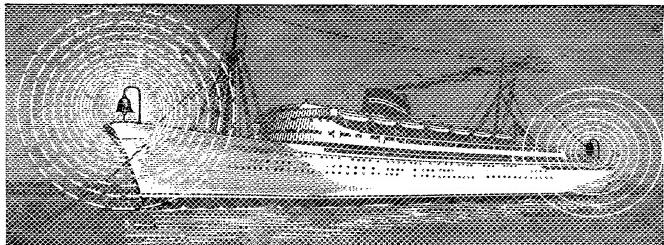
91



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

Судно длиной менее 106,75 м, стоящее на якоре во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, учащенно звонит в колокол в течение приблизительно 5 сек. и через промежутки времени не более 1 мин.

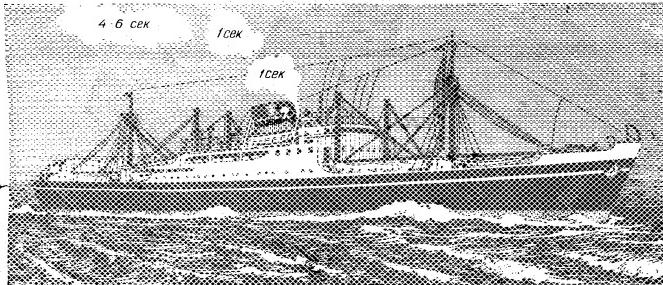
При приближении других судов такое судно может дополнительное подавать свистком звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звука, поданных последовательно.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

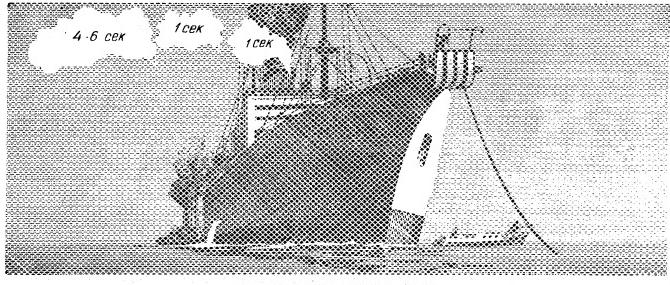
Судно длиной более 106,75 м, стоящее на якоре во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, в носовой части издает звук колоколом в течение около 5 сек. с интервалами не более 1 мин, а в кормовой части — гонгом, также в течение около 5 сек. и с интервалами не более 1 мин.

При приближении других судов такое судно может подавать свистком дополнительный звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звука, поданных последовательно.



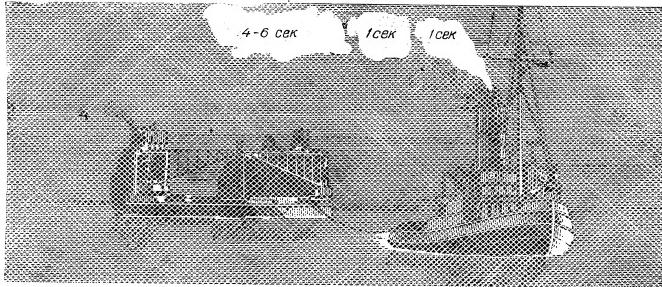
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «В» (V)

Судно на ходу, лишенное возможности управляться или ма-
нипулировать, во время тумана или при любых других усло-
виях, ограничивающих видимость днем или ночью, подает через

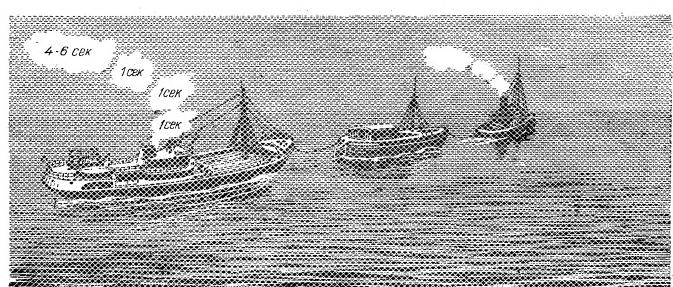


К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «В» (V)

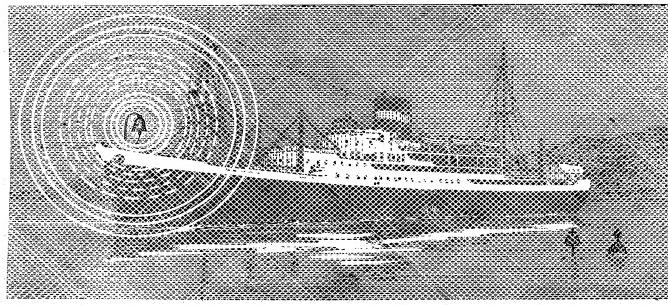
Судно, занятое прокладкой или подрывом минного ка-
блей или другими работами, из-за чего оно не в состоянии по-
дить дорогу приближающемуся судну, во время тумана или при
любых других условиях, ограничивающих видимость днем или



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «В» (V)
Судно с буксируемым во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, подает через промежутки не более 1 мин. звуковой сигнал, состоящий из одного продолжительного и двух, вслед за ними, коротких звуков.



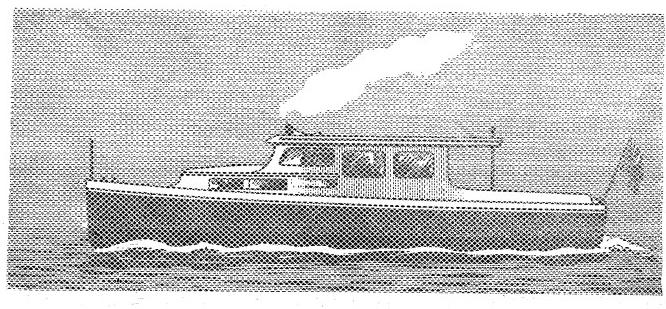
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «В» (VI)
Буксируемое судно, если на нем имеется команда, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, подает через промежутки не более 1 мин. звуковой сигнала, состоящий из одного продолжительного и трех, вслед за ними, коротких звуков. Если буксируется более одного судна, то такой сигнала подает последнее из них.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (VII)

Судно, стоящее на мели, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, должно издавать в колокол приблизительно в течение 5 сек. через промежут-

ки не более 1 мин. и дополнительно делать три отдельных и ясных удара в колокол непосредственно перед и после такого сигнала.

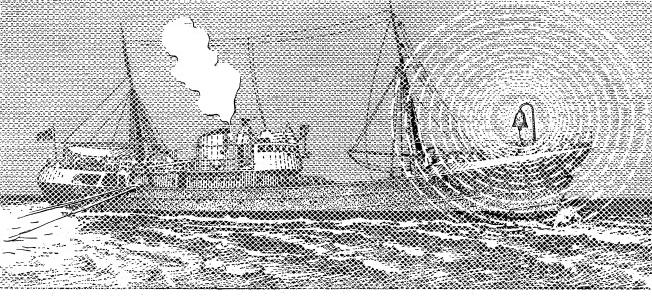


К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (VIII)

Судно менее 20 тонн, гребная шлюпка, гидросамолет во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, подают любой эффективный звуковой сигнал через промежутки времени не более 1 мин. при условии, если они не подают обычных туманных сигналов.

7 Зак. 208

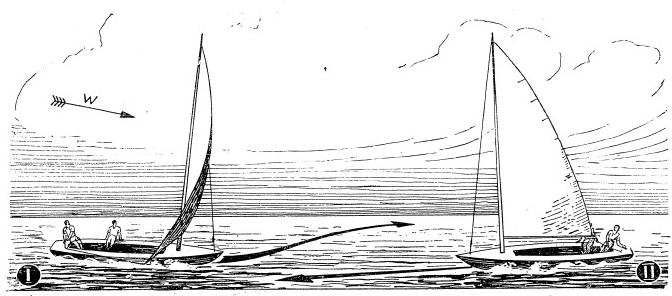
97



К ПРАВИЛУ 15. ПУНКТ «в» (IX)

Судно более 20 тонн занято рыбной ловлей, во время ту-
мана или при любых других условиях, ограничивающих види-
мость, подает через промежутки не более 1 мин. один звук сви-
стком или горном, а всегда за ним учащенно звонят в колокол.

98

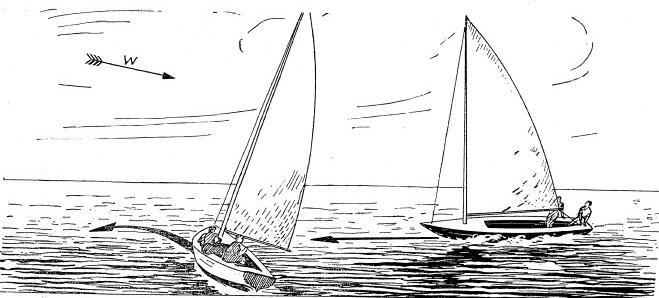


К ПРАВИЛУ 17. ПУНКТ «а»

Два парусных судна обгоноются так, что возникает опасность столкнове-
ния, причем одно из судов / имеет полный ветер, а другое // круто к ветру.
В таком случае судно, идущее полным ветром, уступает дорогу судну, иду-
щему круто к ветру.

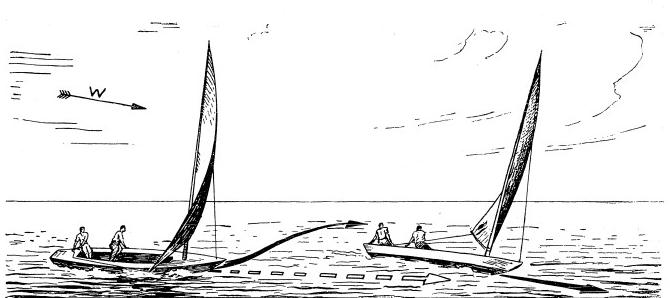
7*

99



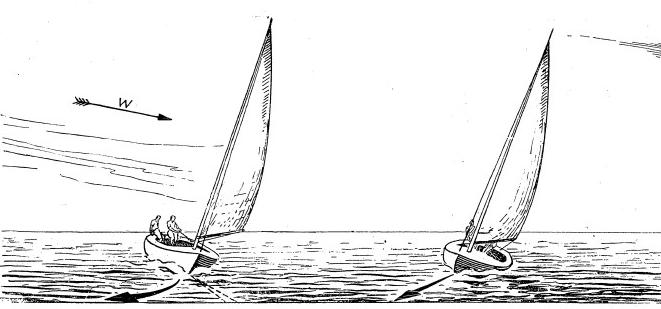
К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «б»

Два парусных судна обująются так, что возникает опасность столкновения, причем оба судна идут круто к ветру.
В таком случае судно, идущее круто к ветру левым галсом, уступает дорогу судну, идущему круто к ветру правым галсом.



К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «в»

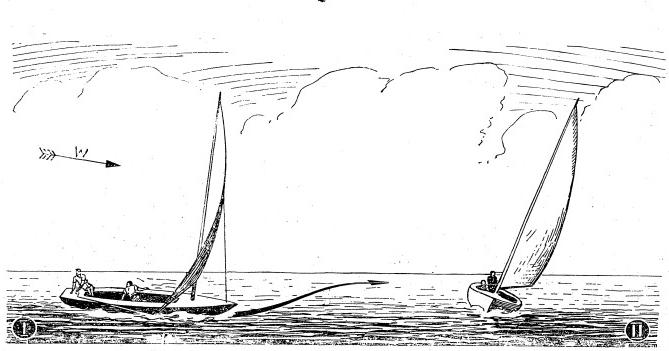
Два парусных судна обująются так, что возникает опасность столкновения, причем оба судна идут полным ветром, но разными галсами.
В таком случае судно, идущее левым галсом, уступает дорогу судну, идущему правым галсом.



К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «Г»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем оба судна идут полным ветром и тем же галсом.
В таком случае судно, находящееся на ветре, уступает дорогу судну, находящемуся под ветром.

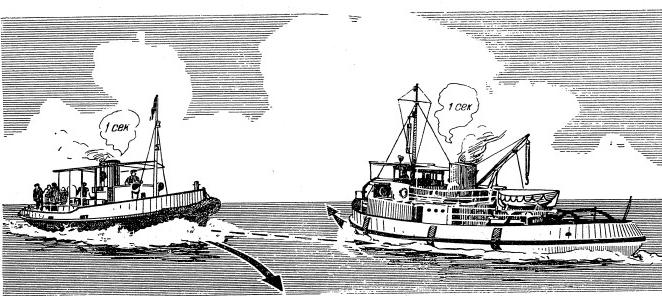
102



К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «Дд»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем одно из судов I идет по ветру.
В таком случае судно, идущее по ветру, уступает дорогу другому судну II.

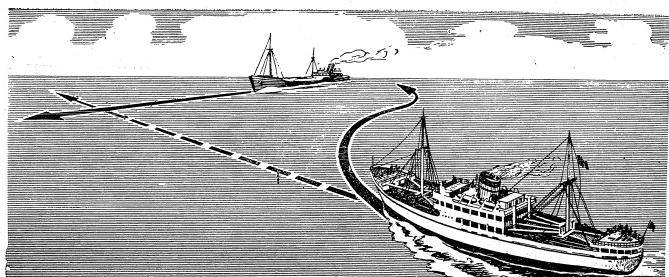
103



К ПРАВИЛУ 18, ПУНКТ «а»

Два судна с механическими двигателями идут прямо или почти прямо друг на друга и неизбежна опасность столкновения.
В таком случае каждое из них изменяет свой курс вправо так, чтобы они могли разойтись левыми бортами.

104

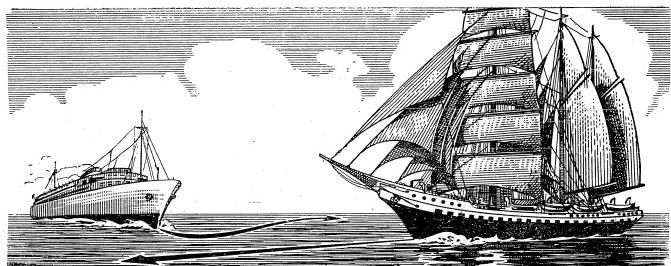


К ПРАВИЛАМ 19, 21, 23

Для судна с механическими двигателями из-за перекрещивающихся курсами так, что возникает опасность столкновения.
В таком случае судно, которое видит другое судно, на своей правой стороне, уступает ему дорогу. Оно изменяет курс с тем, чтобы пройти у другого судна по корме, либо должно уменьшить ход, остановиться или дать задний ход.

Другое же судно обязано идти прежним курсом и с той же скоростью.

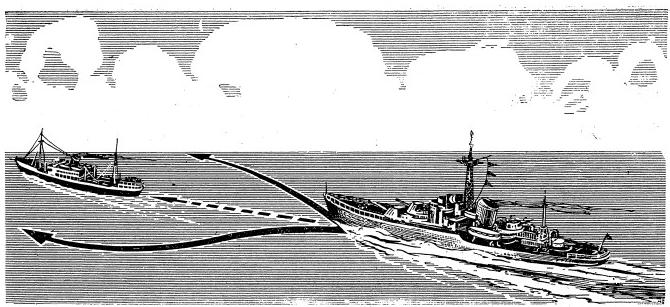
105



К ПРАВИЛУ 20, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем и парусное судно обзываются такими курсами, что возникает опасность столкновения.

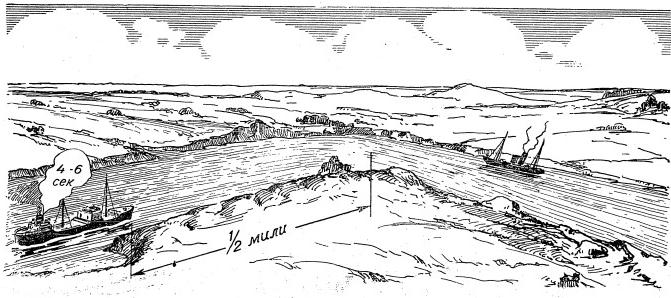
Судно с механическим двигателем всегда уступает дорогу парусному судну, за исключением случаев, когда парусное судно является обгоняющим и когда парусное судно, не занятое



К ПРАВИЛАМ 21 и 24, ПУНКТ «а»

Судно, обгоняющее другое, при всех условиях уступает дорогу обгоняемому судну.

Обгоняемое судно должно идти прежним курсом и той же скоростью.

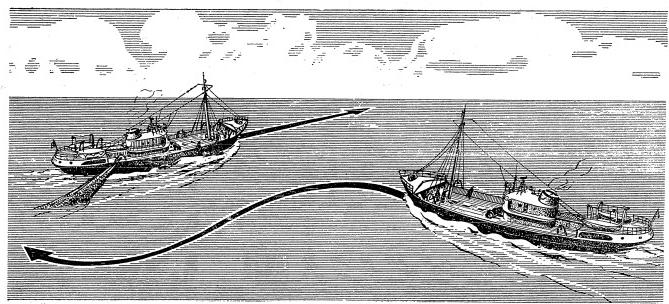


К ПРАВИЛУ 25. ПУНКТЫ «а» и «б»

Судно с механическими двигателями, следующее в узком проходе, держится той стороны фарватера или главного прохода, которая находится у него с правого борта.

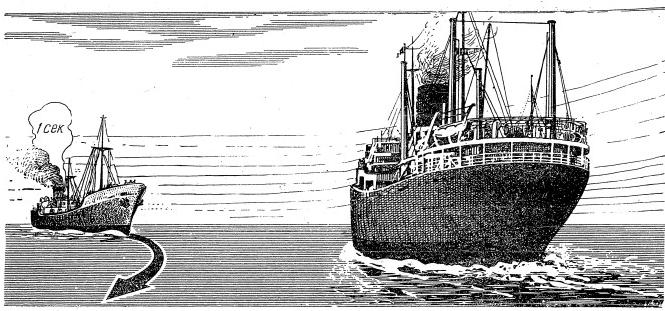
Подойдя к изгибу канала на расстояние полумили, такое судно должно

дать свистом один предупредительный звук.



К ПРАВИЛУ 26

Судно на ходу, не занятое рыбной ловлей, уступает дорогу судну, занятому ловлей рыбы сетями, крючковыми снастями или тралами.

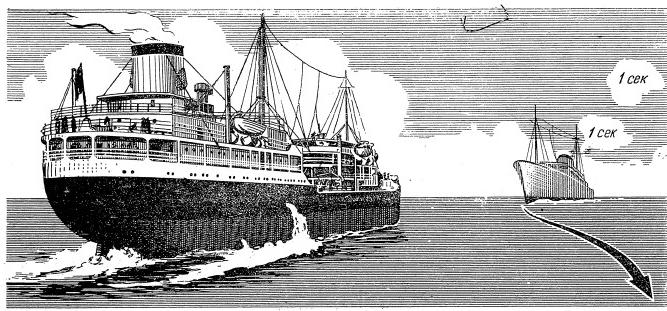


К ПРАВИЛУ 28, ПУНКТ «а»

Суда находятся на виду одно у другого.
Судно с механическим двигателем, изменяя свой курс направо-

во, указывает это подачей одного короткого звука свистком,
что означает: «Я изменяю свой курс направо».

110

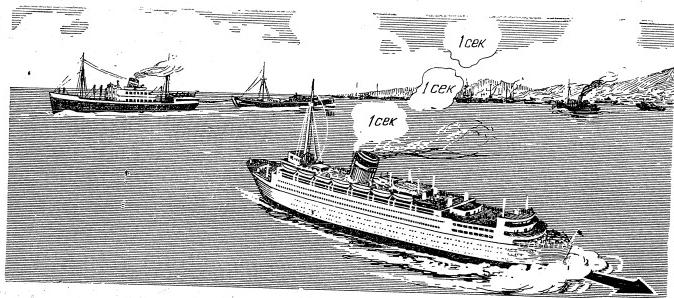


К ПРАВИЛУ 28, ПУНКТ «а»

Суда находятся на виду друг у друга.
Судно с механическим двигателем, изменяя свой курс влево-

во, указывает это подачей двух коротких звуков свистком, что
означает: «Я изменяю свой курс влево».

111



К ПРАВИЛУ 28, ПУНКТ «а»

Судя находиться на пути друг у друга
Судно с механическим двигателем изменяет работу своей машины на задний ход, указывает на это подачей трех коротких звуков свистком, что означает:
«Мои машины работают на задний ход».

Sanitized Copy Approved for Release 2010/08/18 : CIA-RDP81-01043R000700120008-9

СОДЕРЖАНИЕ

- | | |
|--|----|
| 1. ПРАВИЛА ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ | 4 |
| 2. КРАТКИЕ ПОЯСНЕНИЯ К «ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ» | 23 |
| 3. ИЛЛЮСТРАЦИИ К «ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ» | 33 |

Евгений Александрович Микулинский
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ

Обложка художника К. К. Арцевоглоа
Рисунки художника В. И. Сорокина

Техн. редактор М. С. Каракина
Корректор М. В. Радзинская

Редактор В. М. Чикандин
Редактор Илья М. Г. Ялонич

Художественный редактор Б. А. Васильев

Подписано к печати 14/VII—55.
Сдано в набор 15/III—55.
Зак. 208.

Г-10778.
Бумага 92×6916 физ. п. л. = 7,0 Усл. п. л. = 7,0 Цена 5 руб. 50 коп.
Изд. № 8100 Издательство ДОСЛАФ, Москва, Б-65, Ново-Рязанская ул., д. 26 Тираж 16 000 экз.

На типографии Управления Военного Издательства Министерства Обороны Союза ССР

Цена 5 руб. 50 коп.

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ДОСААФ
Москва
1955